SKRZYDLATA POLSKA

NR 41 (1005) • 11.X.1970 • ROK XXVI XL • CENA 2 ZŁ

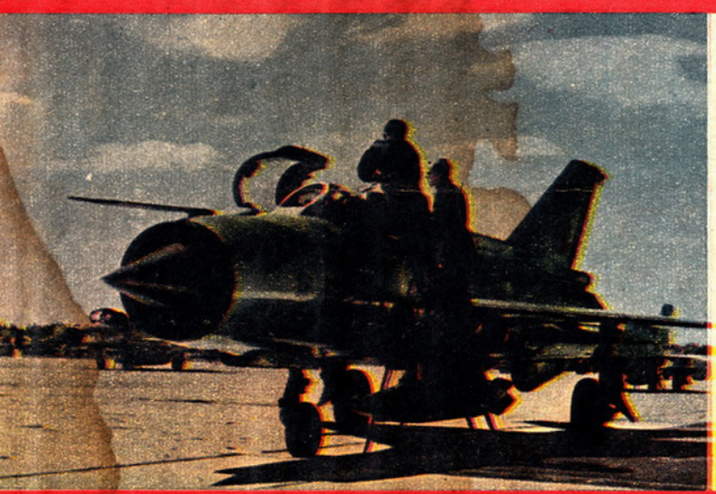
W TYM NUMERZE
Z OKAZJI

DNIA WOJSKA POLSKIEGO

piszemy m. in. o:

- wizycie w Muzeum Wojska Polskiego
- dowódcy i jego eskadrze
- pierwszym strąconym

Naddźwiękowe MiG–21 (u góry i poniżej z lewej). Niżej – z prawej: Śmigłowiec Mi–2.



Zdjęcia: WAF–Zb. Chmurzyński, P. Słoma i M. Kobrzyński

Samoloty z lat wojny: bombowiec nurkujący Pe–2 i szturmowe Iły na dziedzińcu Muzeum Wojska Polskiego.

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 8228 K-92

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W 30 ROCZNICĘ** zwycięskiego przełomu w bitwie o Anglię, w której złotymi zgłoskami zapisali się polscy piloci, w ambasadzie PRL w Londynie odbyło się spotkanie kombatantów owej historycznej batalii. Gospodarzem spotkania był ambasador PRL w Wielkiej Brytanii, dr **Marian Dobrosielski**. Wzięła w nim udział grupa uczestników bitwy, a wśród nich attache wojskowy, morski i lotniczy ambasady polskiej w Londynie, pułkownik pilot **Witold Łokuciewski**. Stronę brytyjską reprezentowali m. in. główny marszałek lotnictwa **John Grandy**, wicemarszałek lotnictwa **S. D. Hughes** oraz liczni przedstawiciele świata politycznego, instytucji publicznych, prasy i filmu. spotkanie było okazją do wielu rozmów i wspomnień.

*

● **NA** terenie W. Brytanii uczczono pamięć Polaków poległych w drugiej wojnie światowej złożeniem wieńców w Norholt pod Londynem oraz w Leven na wschodnim wybrzeżu Szkocji. U stóp pomnika poległych lotników polskich wieniec w imieniu ambasady złożył radca — **Janusz Zabłocki** w asyście attache wojskowego, lotniczego i morskiego ambasady PRL w Londynie — pułkownika pilota **W. Łokuciewskiego** oraz konsula PRL w Londynie — **M. Hary**. Na uroczystości obecną była liczna grupa przedstawicieli Polonii brytyjskiej oraz pracowników polskich w Londynie. Pomnik poległych lotników polskich znajduje sie na skraju dawnego lotniska wojskowego, gdzie stacjonował legendarny Dywizjon-303. W Leven pod pomnikiem żołnierzy I Samodzielnej Brygady Spadochronowej złożył wieniec konsul polski w Glasgow — **Czesław Leśniak**. Obecni byli przedstawiciele miejscowej Polonii oraz władz z burmistrzem Leven — **G. Simpson - Barronem**.

*

● **W TORUNIU** odbyły się 13 września br. pokazy lotnicze z okazji 35-lecia Aeroklubu Pomorskiego. Niestety, fatalna pogoda pokrzyżowała organizatorom plany. Zamiast o godzinie 11.00, na skutek ulewnego deszczu pokazy przeprowadzono w skromniejszych już rozmiarach o godzinie 15.00. W pokazach wzięli udział lotnicy sportowi z Torunia, Bydgoszczy, Inowrocławia oraz Łodzi.

*

● **POPULARNA** książka Stanisława Lema „Astronauci" ukazała się już w 7 wydaniu w nakładzie 50 tysięcy egz. („Czytelnik"). Łącznie od 1951 r., kiedy powieść ta ukazała się po raz pierwszy, „Astronauci" osiągnęli ponad 200 tysięcy egz. nakładu i ukazali się w przekładach na języki: bułgarski, czeski, fiński, holenderski, japoński, rosyjski, słowacki, węgierski.

*

● **POLSKA** ekipa lotnicza (PUL-u i WSK), przebywająca od czerwca w ZRA, zakończyła prace przy opryskiwaniu środkami owadobójczymi plantacji bawełny w delcie Nilu. Rozpoczęto już przerzucanie samolotów z Egiptu do Sudanu, gdzie będą one w ciągu najbliższych kilku miesięcy zwalczać szkodniki na plantacjach bawełny w rejonie między Białym i Błękitnym Nilem.

*

● **Z WIZYTĄ** w Polsce przebywał gen. broni pil. **Jan Turkiel**, były dowódca lotnictwa Wojska Polskiego. W czasie swego pobytu w naszym kraju generał Turkiel został przyjęty przez ministra Obrony Narodowej, dowódcę Wojsk Lotniczych, spotkał się z członkami Rady Wojskowej Wojsk Lotniczych oraz wizytował WOSL i jednostki lotnicze.

*

● **W SIEDZIBIE** Zarządu Głównego Związku Młodzieży Socjalistycznej w Warszawie odbyła się 23 września br. ogólnopolska narada z przewodniczącymi Zarządów Powiatowych ZMS tych terenów, gdzie działają aerokluby regionalne. W naradzie udział wzięli m. in.: kierownik Wydziału Organizacyjnego ZG ZMS — Jan Cafałka oraz wiceprezes Aeroklubu PRL płk pil. Stanisław Skalski. Celem narady było zapoznanie się z dotychczasową współpracą między ZMS i APRL, w myśl uchwał VI Plenum Zarządu Głównego ZMS oraz opracowanie wytycznych dalszego współdziałania.

(js)

*

● **UKAZAŁ** się 600 numer gazety „Głos Załogi", organu Komitetu Zakładowego PZPR WSK w Mielcu. Gazeta ukazuje się w nakładzie 8 tysięcy egz. i obejmuje swym zasięgiem Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego i środowisko mieleckie. Gazeta poświęca wiele uwagi problemom życia i pracy robotników, technikom i inżynierom, utrzymuje żywy kontakt z załogą WSK i mieszkańcami Mielca; sporo zainteresowania i miejsca poświęca też miejscowemu Aeroklubowi Robotniczemu. „Głos Załogi" jest odznaczony Złotą Odznaką Związku Zawodowego Metalowców i odznaką „Zasłużony dla województwa rzeszowskiego". Z okazji jubileuszowego wydania gazety nasze gratulacje dla redakcji.

*

● **KAPITAN** pilot PLL LOT, **Mieczysław Wyszkowski** (przeleciał ponad 3,5 miliona km), autor wydanej w 1958 r. książki „Polskie skrzydła nad Anglią" (Wyd. MON), napisał nową książkę o swych wojennych przygodach (niektóre fragmenty drukowaliśmy) pt. „Pod obcym niebem" (ponad 300 stron), która ma się ukazać nakładem „Naszej Księgarni" jeszcze w tym roku. Ilustrują ją oryginalne zdjęcia. Autor pisze także dalszy ciąg swych wojennych wspomnień, które zawarte będą w następnej książce pt. „Ostatni lot". Ma ona ukazać się w przyszłym roku.

*

● **AEROKLUB** Łódzki sprezentował dzieciom z łódzkiego przedszkola nr 114 na Bałutach skasowany szybowiec „Jaskółka". Ustawiony on został na dziedzińcu przedszkola, budząc zrozumiałą radość dzieci.

*

● **PILOCI** szybowcowi: **Stanisław Kluk** ze Stalowej Woli i **Rajmund Jakób** z Poznania brali udział w mistrzostwach szybowcowych Jugosławii. W punktacji ogólnej **Kluk** zajął 2 miejsce, a **Jakób** — trzecie.

*

● **POLSCY** inżynierowie opracowali nową, dwustopniową wersję rakiety typu „Meteor" oznaczonej jako „Meteor-3". Wykonana ona została w Instytucie Lotnictwa w Warszawie, na zlecenie Państwowego Instytutu Hydrologiczno — Meteorologicznego.

*

● **NUMER** 8 miesięcznika „Mały Modelarz" (Wydawnictwo LOK) zawiera plan kartonowy modelu ciężkiego myśliwca przechwytującego Su—T431. Opracowanie graficzne i opisowe — **Bohdan Wasiak** (Łódź). Cena egz. 4,50 zł.

*

● **W DOWÓDZTWIE** Wojsk Lotniczych uroczyście pożegnano ppłka **Henryka Mielczarka**, odchodzącego do rezerwy ze względu na stan zdrowia. Ppłk **H. Mielczarek** pełnił ofiarnie przez 25 lat służbę w ludowym lotnictwie polskim. W dowód uznania otrzymał on od dowódcy Wojsk Lotniczych okolicznościowe pismo i cenny upominek.

*

● **NA WTORKOWE** spotkanie Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, 22 września br., został zaproszony kapitan PLL LOT **Edward Makula**, uczestnik ostatnich szybowcowych mistrzostw świata, zapoznając zebranych z przebiegiem mistrzostw świata w Marfie oraz niektórymi wrażeniami ze swej bogatej kariery. (wd)

*

● **DZIĘKUJEMY** za życzenia i miłe wzmianki z okazji potrójnego jubileuszu „Skrzydlatej" redakcjom tygodników: „Motor", „Światowid" i „Sportowiec" oraz Zarządowi Aeroklubu Szczecińskiego za serdeczny list z gratulacjami.

IV OGÓLNOPOLSKI PIĘCIOBÓJ SPADOCHRONOWY

We wrześniu odbył się w Mielcu IV Ogólnopolski Pięciobój Spadochronowy, zorganizowany przez miejscowy aeroklub. Startowało 48 zawodników z 13 aeroklubów i klubów wojskowych.

Indywidualnie zwyciężył **Edward Burakowski** (WKS „Wawel" — Kraków) — 3 961,3 pkt.; drugie miejsce zajął **Roman Łapucki** („Wawel"), a trzecie — **Kazimierz Skowron** (Aeroklub Mielecki). W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsca zdobyli spadochroniarze wojskowi: 1. WKS „Wawel" — Kraków, 2. WKS „Orlęta" — Dęblin, 3. WKS „Wawel II".

Zwycięska drużyna otrzymała puchar przechodni dyrektora WSK, uczestnicy pięcioboju upominki.

POLSKIE KONSTRUKCJE AMATORSKIE W ŚWIATOWYM PRZEGLĄDZIE LOTNICZYM

Najnowszy, już 61 rocznik największego w świecie przeglądu lotniczego, rakietowego i astronautycznego, znany pod nazwą „Jane's All the World's Aircraft" 1970—71, zawiera obszerny zestaw materiałów dotyczących polskich konstrukcji. Jako ciekawostkę można podać, że są tam m. in. opisy, ilustrowane zdjęciami i rysunkami, polskich konstrukcji amatorskich. Oto one: „Cirrus — **J. Borzęckiego**, „Prząśniczka" — **J. Janowskiego** z zespołem, „Kangur" — **M. Maja** i „Świerszcz" — **M. Sobkowa**. Szczegółowe omówienie tego interesującego wydawnictwa zamieścimy w następnych numerach „SP".

SUROWE KARY WIĘZIENIA ZA PRÓBY PORWANIA SAMOLOTÓW

WROCŁAWSKI Sąd Wojewódzki skazał Waldemara Freya na łączną karę 13 lat więzienia za próbę porwania 7 sierpnia br. samolotu lecącego ze Szczecina do Katowic, za gwałt, szantaż i przywłaszczenie mienia społecznego. Dwóch współoskarżonych, Stanisława Kręciocha oskarżonego o współudział w przygotowaniach do porwania samolotu i szantaż oraz Witolda Ścierko za udział w porozumieniu mającym na celu porwanie samolotu ,sąd skazał — pierwszego na 5 lat, a drugiego na 4 lata więzienia.

Surową karę, jaką sąd wymierzył Freyowi, opinia publiczna przyjmuje z pełną aprobatą. Frey z granatem w ręku groził, że wysadzi samolot lecący z pasażerami. Tylko dzięki zimnej krwi i umiejętnościom załogi nie doszło do tragicznej katastrofy. Należy bowiem przypuszczać, że Frey, wyzuty z wszelkich skrupułów — szantażysta, gwałciciel i złodziej — zdolny był spełnić swoją groźbę i pozbawić życia pasażerów i załogę samolotu. Frey na rozprawie nie okazał nawet skruchy. Sąd — jak głosi uzasadnienie wyroku — nie znalazł więc żadnych okoliczności łagodzących.

W Sądzie Wojewódzkim dla m. st. Warszawy zapadł 23 września wyrok w procesie dwóch mieszkańców stolicy — R. Jasińskiego oraz A. Rybaka, którzy 9 czerwca br. lecąc samolotem pasażerskim PLL LOT na trasie Katowice — Warszawa usiłowali wedrzeć się do kabiny pilotów i zmusić załogę przy pomocy imitacji broni palnej i brzytwy do zmiany kursu na Wiedeń.

Sąd skazał R. Jasińskiego na 5 lat, a A. Rybaka na 4 lata pozbawienia wolności.

W toku zeznań ustalono, że obaj oskarżeni od listopada ub. roku (tj. od czasu uprowadzenia samolotu LOTU do Wiednia przez W. Szymankiewicza i R. Żołotuchę) nosili się z podobnym zamiarem ucieczki z kraju. Do porwania samolotu przygotowywali się przez dłuższy czas.

Podczas rozprawy oskarżeni oświadczyli, że nie zdawali sobie sprawy z niebezpieczeństwa grożącego pasażerom przy zmianie kursu samolotu.

Ferując wyrok, sąd wziął pod uwagę dotychczasową niekaralność oskarżonych i skruchę wyrażoną podczas rozprawy.

Wśród pamiątek z czasów Powstania Wielkopolskiego zachował się także mundur lotnika.

DO SERC I WYOBRAŹNI

Z WIZYTĄ W MUZEUM WOJSKA POLSKIEGO

Sztandar 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

LICZNE i stale aktualne są dyskusje o kształtowaniu postaw młodzieży, o wychowaniu patriotycznym. Wśród placówek, które dobrze służą tej sprawie, które znajdują drogę do serc i wyobraźni młodych ludzi, czołowe miejsce zajmuje Muzeum Wojska Polskiego. To tu o bohaterskich dziejach naszego narodu, jego umiłowaniu wolności i najlepszych synach mówią tylko realia — konkretne, autentyczne, można by powiedzieć „namacalne" pamiątki.

Ponad pół miliona zwiedzających, głównie młodzieży, przewija się każdego roku przez sale z ekspozycją naszych wojskowych pamiątek. Z okazji Dnia Wojska wybrała się do muzeum i „Skrzydlata", aby powspominać trochę o lotniczej przeszłości, a przy okazji porozmawiać o aktualnych problemach Muzeum. Naszym cicerone i informatorem jest zastępca dyrektora MWP i kurator działu historii najnowszej płk **Kazimierz SATORA.** Idziemy więc z pułkownikiem przez kolejne sale obrazujące chronologicznie współczesne dzieje polskiego oręża, oglądamy eksponaty i rozmawiamy.

...Flaga aeronautyczna i mundur lotnika Wielkopolski z roku 1919. Strzałki zrzucane z samolotów bojowych na wroga...

— Panie pułkowniku! Czy dyrekcja Muzeum Wojska Polskiego robi coś, aby przybliżyć tak cenne eksponaty licznej młodzieży wojskowej z dalekich garnizonów, z odległych jednostek? A może i w ogóle młodzieży szkolnej?

— Problem ten nurtował nas już od dłuższego czasu i bardzo chcieliśmy „wyjść na zewnątrz". Przeprowadziliśmy odpowiednie prace przygotowawcze i obecnie już na ukończeniu są dwa samochody z ekspozycją objazdową — tak zwane muzeobusy. W ten właśnie sposób zamierzamy dotrzeć do młodych żołnierzy na poligonach i w oddalonych od stolicy jednostkach. Eksponaty w muzeobusach będą korespondowały z zajęciami polityczno-wychowawczymi.

...Kawał blachy z hitlerowskiego samolotu, który polska artyleria plot strąciła nad Warszawą i który spadł na ul. Bartoszewicza. Blacha ta została wykorzystana jako tablica nagrobkowa por. Juliusza Mycke, który poległ w Powstaniu Warszawskim. Kawał blachy z widocznym czarnym krzyżem i karabin maszynowy MG-15 z bombowca Heinkel-111, który 1 września 1939 r. strącił por. pil. Aleksander Gabszewicz (dar ojca Piotra Gabszewicza)....

— Praca w muzeum, dociekanie przeszłości eksponatów to zajęcie nie tylko pasjonujące, ale również niezwykle trudne, bo przecież z pewnością brakuje wielu danych...

— Zbieraniem takich danych zajmujemy się na co dzień. Ale mimo wszelkich starań zrobilibyśmy niewiele, gdyby nie pomoc społeczeństwa. Oto, na przykład, ten kawał blachy z hitlerowskiego samolotu, strąconego przez artylerię przeciwlotniczą znajdującą się koło mostu Poniatowskiego. Do dziś nie wiemy, kiedy ten samolot został strącony, w jakich okolicznościach, nie znamy nazwisk żołnierzy. W tym i podobnych przypadkach właśnie liczymy na pomoc kombatantów, na bezcenne dla nas informacje ludzi, którzy pamiętają różne fakty z czasów walk. I może teraz, dzięki „Skrzydlatej", znajdzie się ktoś, kto

Mundury i wyposażenie żołnierzy polskiej brygady spadochronowej na Zachodzie.

poda nam bliższe dane o samolocie hitlerowskim, który spadł na ul. Bartoszewicza w Warszawie? Albo może ktoś ułatwi nam odtworzenie historii sztandarów 1 Pułku Artylerii Przeciwlotniczej z Warszawy i 7 Dyonu Artylerii Przeciwlotniczej z Poznania, sztandarów, które bezinteresowny i anonimowy ofiarodawca przesłał do redakcji „Żołnierza Wolności", skąd trafiły one do nas?

...Mundur dowódcy brygady spadochronowej gen. bryg. S. Sosabowskiego i żołnierza tej brygady. Mundur byłego dowódcy dywizjonu 303 ppłka pil. Jana Falkowskiego. Broń, drobiazgi osobiste, kombinezony skoczków z Armii Krajowej i Armii Ludowej...

d. c. na str. 6

Dowódca eskadry, kpt. pil. Roman Kębrowski na stanowisku dowodzenia.

DOWÓDCA I JEGO ESKADRA

ROMAN miał wtedy 17 lat i był uczniem świnoujskiego gimnazjum. Pewnego dnia, pod wieczór, gdy odrabiał lekcje, zapukał ktoś do drzwi mieszkania.

— Czy tu mieszka pilot Roman Kębrowski?

Roman zerwał się z miejsca i jednym susem, łapiąc po drodze hełmofon z szafy, wyskoczył z mieszkania. Przed domem Kębrowskich stał mocno sfatygowany samochód terenowy z uruchomionym silnikiem. Romek bez pytania wskoczył do pojazdu i zajął miejsce obok nieznajomego kierowcy.

— Możemy jechać! — powiedział, widząc że sadowiący się za kierownicą starszy jegomość zaczyna nerwowo przecierać oczy.

— A co to znowu za kawały?! — odezwał się wreszcie głosem pełnym zdumienia kierowca, nie ruszając z miejsca.

Zdumienie starszego jegomościa nie miało granic. Przyjechał tym swoim gruchotem do Świnoujścia w zupełnie innym celu. Na ulicy zatrzymał go funkcjonariusz MO. Przeprosił grzecznie i powiedział: „Sprawa jest bardzo pilna. Trzeba natychmiast przewieźć pilota do Dziwnowa". To mówiąc, milicjant podał kierowcy kartkę z adresem, uśmiechnął się i wskazał ręką kierunek. Przyjechał więc pod wskazany adres, a tu masz babo placek. Zamiast pilota jakiś smyk, gołowąs — gimnazjalista co najwyżej.

Romek był wtedy (lat temu prawie dwadzieścia) raczej skromnej postury, poczuł się nieswojo i po krótkim namyśle, bez słowa, sięgnął do kieszeni bluzy wyciągając jakiś dokument.

Dowód tożsamości pilota, z pieczęcią i podpisem, w którym stało czarno na białym kto zacz ów „gołowąs", przekonał kierowcę, że nie ma tu żadnego podstępu.

— Co za czasy — mruknął. — Taki tam, jeszcze mleko ma pod nosem, a już pilot.

— I to lotnictwa sanitarnego, w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym! — nie omieszkał pochwalić się Roman.

Tak było w istocie. Roman wcześnie zaczynał odpowiedzialną służbę w lotnictwie. Gdy samochód starszego jegomościa, prychając i strzelając gaźnikiem jak z karabinu, pędził z niezbyt zawrotną prędkością w kierunku Dziwnowa, młodociany pilot zastanawiał się, co też mogło się zdarzyć. Wiedział tylko, że w Dziwnowie stoi Po-2 ze znakami Czerwonego Krzyża, na którym startował już kiedyś z chorym. Odbył już kilka takich lotów, ale były to loty w dzień, w normalnych warunkach.

Tymczasem zapadał zmrok. Roman nie miał jeszcze uprawnień do lotów w nocy. „Zdarzyło się pewnie coś nadzwyczajnego... Pewnie nie ma w pobliżu innego pilota i dlatego postanowiono wezwać mnie, mimo zbliżającej się nocy" — myślał. Przypuszczenia Romana miały się wkrótce potwierdzić.

W Dziwnowie, nad rzeką Dziwną, na łączce stał samolot. Mechanik kończył już próbę silnika. Roman podziękował nieznajomemu kierowcy za kurs i już witał się z kimś, kto wręczał mu mapę. Był to kapitan z Ligi Lotniczej, inwalida bez ręki. On to przedtem wykreślił trasę lotu na mapie, a teraz wyjaśniał pilotowi o co chodzi.

— Polecisz z chorym do Poznania!

— Ależ ja nie mam... — próbował wtrącić Roman.

— Wiem! Ale sprawa jest nagła. Nie ma innej możliwości.

Kapitan latał podczas wojny na wielkim bombowcu. Strzelała gęstym ogniem artyleria przeciwlotnicza. Często był w opałach, raz nawet musiał ratować się ze spadochronem, był wtedy ranny. Nigdy, podobnie jak teraz, nie tracił zimnej krwi. Wierzył widocznie w umiejętności i odwagę Romana, choć nie znał go bliżej. Słyszał tylko o tym młodym i dobrze zapowiadającym się pilocie od instruktorów, którzy przypinali młodzieży skrzydła w aeroklubie.

— A więc polecisz z chorym, którego zabierzesz ze Szczecina...

— Tak jest! — wykrzyknął Roman, zadowolony z okazanego mu zaufania. Kapitan traktuje go, jak dojrzałego pilota i zleca mu ważne zadanie. A on chciał tylko przypomnieć o tym, że nie posiada uprawnień do lotów w nocy. Wypadki jednak chodzą po ludziach, trzeba również w nocy ratować ludzkie życie. Jest przecież pilotem Pogotowia.

Myśli te przebiegały przez głowę w wielkim pomieszaniu. Roman obrócił się więc na pięcie i już chciał być za sterami.

— Czekaj! Polecisz do Poznania z ciężko chorym wojewodą szczecińskim, którego zabierzesz z lądowiska w Szczecinie-Dąbiu...

— Zrozumiałem! — Roman pragnął wystartować jak najszybciej.

Kapitan z Ligi Lotniczej spokojnie powtórzył:

— ...w Dąbiu. Tam już na ciebie czekają.

Po tych słowach kapitan podszedł do Romana, ujął w palce jedynej ręki guzik jego bluzy i dodał:

— Liczę na ciebie. Do Poznania dolecisz przed północą. Lądуj na lotnisku, z którego wystrzelona zostanie seria świetlnych rakiet. Lotnisko będzie oświetlone reflektorami.

Przelot do Szczecina-Dąbia i stamtąd do Poznania odbył się bez niespodzianek. Na poznańskim lotnisku Ławica czekał już na chorego ambulans z ekipą lekarzy. Życie człowieka zostało uratowane.

NOTKA BIOGRAFICZNA

Roman urodził się w Warszawie, pochodzi z rodziny robotniczej. Pierwszym wydarzeniem, które zapamiętał na całe życie, był wybuch wojny i alarm dla miasta Warszawy, ogłoszony rankiem 1 września 1939 roku. Miał wtedy pięć lat.

W pamięci dziecka utrwalił się także obraz płonącej stolicy. Złowrogi warkot samolotów z czarnymi krzyżami i wybuchy bomb, walące się w gruzy domy, zabici i ranni na ulicach. Straszny był tamten warszawski wrzesień. Romek widział obrońców, którzy bohatersko odpierali ataki wroga, wyrywając się spod matczynej opieki obserwował strzelającą z dachu załogę karabinu maszynowego. Wynosił w kubku wodę spragnionym żołnierzom.

Wyrastał w latach niewoli okupacyjnej, mając przed sobą zawsze utrwalone w dzieciństwie obrazy. Pragnął jak najprędzej stać się dorosłym, włączyć się do walki, która mimo przegranej bitwy nie ustawała ani na moment. Wbrew zakazom władz okupacyjnych uczył się w domu języka ojczystego i historii Polski. Szkoła, w której ukończył zaledwie dwie klasy, została zamieniona na koszary jednostki Wehrmachtu.

Pod koniec okupacji Roman opuścił Warszawę wraz z rodzicami i licznym rodzeństwem. Szkołę średnią ukończył w pierwszych latach powojennych w Świnoujściu. Właśnie podczas nauki w tej szkole zaczęła się w życiu Romana wielka i niezwykła przygoda z lataniem i z lotnictwem w ogóle.

Najpierw, jak wielu innych, ukończył kurs szybowcowy. Potem zdobył nawet uprawnienia instruktorskie. Podczas wakacji latał na samolocie Po-2 i uczył latać innych. W wieku lat szesnastu, będąc jeszcze uczniem szkoły średniej, został zaangażowany jako pilot lotnictwa sanitarnego. Na sygnał z Lotniczego Pogotowia Ratunkowego dyrektor szkoły zwalniał Romana z lekcji, a potem młodociany pilot pędził samochodem do Dziwnowa, gdzie czekał samolot ze znakami Czerwonego Krzyża.

Dziś powiada, że nigdy nikomu źle nie życzył, ale czasami, przed zbliżającą się klasówką z algebry, wyczekiwał zbawczego sygnału, wolałby wówczas lecieć w nieznane niż łamać głowę nad niewiadomymi. Na lot w nieznane doczekał się w zupełnie innych okolicznościach, gdy w domu zabierał się do odrabiania lekcji. Wspomina tamten lot z rozrzewnieniem, gdyż podczas jego trwania podjął ważką dla siebie decyzję. Postanowił zostać zawodowym lotnikiem.

W świnoujskiej szkole powstało koło Ligi Lotniczej. Organizatorami koła prócz Romana byli dwaj jego koledzy z ławy szkolnej, którzy później także zostali pilotami. W uznaniu zasług Roman został następnie powołany na stanowisko przewodniczącego zarządu powiatowego Ligi Lotniczej w Świnoujściu. W 1952 roku wreszcie przekroczył próg dęblińskiej szkoły lotniczej. Ukończył OSL i został pilotem wojskowym w 1955 roku.

Z OSL przybył do jednostki, w której pełni służbę do chwili obecnej. Początki były trudne, ale już po roku był starszym pilotem. W dwa lata po ukończeniu szkoły lotniczej został dowódcą klucza. Przejawiając nieprzeciętne zdolności instruktorskie, wprowadzał w arkana lotniczej sztuki młodszych kolegów i sam doskonalił swoje kwalifikacje. Z chwilą wprowadzenia Limów nowszego typu, przeszkolił się jako jeden z pierwszych w jednostce. W 1967 roku został dowódcą eskadry, awansując ze stanowiska zastępcy.

W MYŚLIWSKIEJ ESKADRZE

O eskadrze, którą dowodzi kpt. pil. Roman Kębrowski, można usłyszeć wiele ciekawych opowieści. Dobrze byłoby przeczytać książkę o tej eskadrze, a najlepiej, gdyby o eskadrze Kębrow-

Współautorem lotniczego sukcesu eskadry jest personel naziemny.

skiego nakręcono film. Już sama różnorodność zadań, które wykonuje eskadra w codziennej praktyce, zasługuje na uwagę. Bogato urozmaicony program lotów sprawia, że piloci z eskadry Kębrowskiego czują się w swoim żywiole.

Eskadra kapitana Kębrowskiego lata na Limach, które okazują się niemal wszechstronne w zastosowaniu bojowym, jeżeli oczywiście umiejętnie potrafi się wykorzystać ich walory i własności.

Doskonalenie się w sztuce efektywnego działania, kształtowanie odpowiednich nawyków i różnego rodzaju taktycznych umiejętności jest głównym celem szkolenia powietrznego w eskadrze. Co pewien czas do eskadry przybywają młodzi piloci, którzy trafiają tu wprost po ukończeniu szkoły lotniczej. Z pomocą starszych pilotów, dowódców kluczy i pod bezpośrednim kierunkiem dowódcy eskadry zdobywają oni kwalifikacje i uprawnienia pilotów drugiej, a następnie pierwszej klasy. Niektórzy z nich przesiadają się potem do kabin innych samolotów, inni pozostają w eskadrze, zdobywając ostrogi wysoko wyspecjalizowanych pilotów myśliwskich, rozpoznania lotniczego i instruktorów.

Kapitan Kębrowski dowodzi eskadrą, która w zależności od warunków i aktualnej potrzeby może wykonywać najróżniejsze zadania. Rozpoznanie pola walki na rzecz innych rodzajów lotnictwa oraz wojsk lądowych i marynarki wojennej, przechwytywanie i zwalczanie celów powietrznych, wykrywanie i atakowanie obiektów naziemnych przeciwnika — taki tylko jest zasób możliwości eskadry, aż taki. I takie muszą być umiejętności przeciętnego pilota eskadry. Młodsi uczą się tej sztuki od starszych. Program szkolenia, ze względu na tak wielką różnorodność zadań, jest bardzo złożony. W grę wchodzi bowiem nie tylko konieczność opanowania wszelkich zasad i tajników pilotażu, ale także umiejętności celnego strzelania i bombardowania, skrytego podchodzenia do wyznaczonych rejonów, także rozpoznawania obiektów pola walki i przekazywania informacji. Oczywiście wynika stąd potrzeba elastycznego i sprężystego kierownictwa procesem szkolenia, to zaś leży w obowiązkach i kompetencji dowódcy eskadry.

Dowódca eskadry cieszy się dobrze zasłużoną opinią człowieka, na którym można polegać. I takim jest z całą pewnością, jeżeli już od lat trzech, mimo stosunkowo młodego wieku, sprawuje tak ważną funkcję w jednostce lotniczej. To widać, że Kębrowski szlify kapitańskie nosi nie od parady. W eskadrze dyscyplina przykładna, to samo można powiedzieć o stosunkach między ludźmi, ukształtował się również wysoki poziom szkolenia. A zresztą pod każdym względem. Wystarczy wspomnieć, że eskadra składa się z Kluczy Służby Socjalistycznej i że tradycje te podtrzymuje z roku na rok.

Skromność naszych wybitnych lotników jest już nieomal przysłowiowa. Piloci z eskadry Kębrowskiego w swobodnej rozmowie z reporterem zastrzegli sobie, żeby nie robić z nich bohaterów. Do tego samego w rozmowie zmierzał ich dowódca, ale gdy przychodzi w tych czy innych okolicznościach reprezentować eskadrę, wiadomo, trzeba. Tak było i w tym przypadku. Występując w roli bohatera reportażu, Kębrowski mówił niemal wyłącznie o eskadrze.

O zespole pilotów eskadry Kębrowski powiada, że jest zgrany. Piloci rozumieją, co to przyjaźń, a co dyscyplina wojskowa i przełożeństwo. Starsi piloci w eskadrze to wytrawne asy, z którymi dowódca staje jako pilot w zawody. Jako dowódca zarówno ich, jak i siebie, mobilizuje do nieustannego wysiłku szkoleniowego. Najmłodszych, tych z promocji 1969 r. musi rzecz jasna otoczyć troskliwą opieką w szkoleniu, poświęcić im najwięcej uwagi. Odczuwają oni pewne braki, zwłaszcza z zagadnień teorii lotu i nawigacji. Natomiast w praktycznym przygotowaniu — duża poprawa, w porównaniu z absolwentami z lat ubiegłych. Co do zaangażowania i chęci najmłodszych, dowódca nie ma żadnych zastrzeżeń. A już o ile chodzi o przygotowanie młodzieży do ułożenia sobie warunków bytowych i życia osobistego, to nad podziw i wszelkie uznanie. Rozsądna młodość w życiu pilota to niezmiernie ważna sprawa. Wpływ wychowawczy szkoły widać tu olbrzymi. Dla pilotów, nawet tych najmłodszych, z chwilą przybycia do jednostki życie staje się w pełni dojrzałe, z miejsca tworzy się zgrany zespół, na którym można polegać w każdej sytuacji. Sprzyja temu atmosfera koleżeństwa, wysoka świadomość ideowa i polityczna oraz osobiste zaangażowanie każdego z pilotów.

„Praca wśród takiego zespołu i dowodzenie takimi ludźmi to wielka satysfakcja". Dowódca eskadry wyraźnie zaakcentował to swoje stwierdzenie. Choć młodzi i bardzo młodzi — przeżywają w eskadrze najpiękniejsze lata dojrzałe.

Samoloty eskadry kapitana Kębrowskiego.

Zdjęcia: Jerzy Tobolski

Kapitan startuje ostatni.

Z DZIENNIKA LOTÓW I ĆWICZEŃ

W toku zajęć szkoleniowych i ćwiczeń sprawdza się gotowość dowódcy i eskadry, sprawdza i potwierdza. Jednym z takich gorących sprawdzianów był udział eskadry w ćwiczeniach, które odbywały się niedawno w warunkach przypominających działanie nad rzeczywistym polem walki.

Eskadra działała po raz pierwszy samodzielnie. Po ogłoszeniu alarmu eskadra przebazowała się na lotnisko polowe, po czym wzięła udział w ćwiczeniach, które można było podzielić na trzy fazy. Całością działań eskadry dowodził kpt. pil. Roman Kębrowski, który pokrótce tak opisuje ich przebieg:

— Okazuje się przede wszystkim, że eskadra działająca samodzielnie, zachowując jedynie łączność ze sztabem jednostki, może znacznie szybciej odtworzyć swoją gotowość bojową, może też sprawniej wyjść spod uderzenia atomowego.

W pierwszej fazie ćwiczenia zadanie eskadry polegało na intensywnym rozpoznaniu zaplecza przeciwnika i pola walki, a konkretnie jednostek wojsk pancernych, które tam działały. Należało też jednocześnie atakować wszelkie wykryte środki masowego rażenia oraz naprowadzać z powietrza własne samoloty myśliwsko-szturmowe. Piloci eskadry podawali swym kolegom współrzędne wykrytych celów, przekazując jednocześnie dodatkowe informacje określające ich charakter, bądź też prędkość i kierunek przemieszczenia.

Druga faza ćwiczeń rozpoczęła się od sygnału oznaczającego uderzenie broni jądrowej. Zadaniem eskadry było jak najszybciej wyjść spod uderzenia. Natychmiast po sprawnym wyjściu spod uderzenia i pomyślnie przeprowadzonym przebazowaniu, eskadra rozpoczęła myśliwsko-szturmowe ataki na cele naziemne. A więc loty rozpoznawcze z jednoczesnym bombardowaniem i ostrzeliwaniem wykrytych obiektów, z którego to zadania eskadra wywiązała się również znakomicie. Choć warunki były niezwykle trudne, loty ćwiczebno-bojowe, w warunkach zbliżonych do sytuacji frontowej, przebiegały normalnie. Wszyscy piloci zgodnie orzekli, że taka forma szkolenia najbardziej im odpowiada i największe przynosi efekty.

Dowódca eskadry osobiście kierował lotami i panował nad sytuacją na lotnisku. Powiada, że trzeba było dać z siebie wszystko, oprzeć się na gruntownej znajomości ludzkiej psychiki i możliwości sprzętu. W warunkach typowo polowych eskadra, odizolowana w pewnym momencie całkowicie od jednostki i sztabu, zadania swoje wykonała wzorowo.

W trzeciej fazie ćwiczeń odbyło się ponowne przebazowanie eskadry, tym razem na macierzyste lotnisko. Przedtem jeszcze raz poddano próbie sprawność eskadry. Jeden z rozjemców w momencie ogłoszenia kolejnego alarmu zerwał nagle wszelką łączność na SD, zabrał ze sobą do samochodu telefonistę i czekał na rezultat, obserwując poczynania eskadry, której zadaniem było znowu natychmiastowe wyjście spod uderzenia.

Eskadra kapitana Kębrowskiego spisała się znowu na medal. W ciągu bardzo krótkiego czasu, jak błyskawice, rozbiegły się po lotnisku i stoiskach tajemnicze, jakieś nowoczesne wici, samoloty startowały jeden po drugim, ostatnim samolotem eskadry wystartował jej dowódca.

BRONISŁAW MORYC

Spisał się świetnie również rzut kołowy. Na zdjęciu mechanik samochodowy, żołnierz służby długoterminowej kpr. Gabriel Kruczkowski, podczas pracy w warsztacie remontowym.

DO SERC I WYOBRAŹNI

d. c. ze str. 3

— Apel dyrekcji Muzeum Wojska Polskiego o informacje chętnie rozszerzymy także i na wszelkiego rodzaju pamiątki, bowiem — jak widzimy na podpisach przy eksponatach — wiele z nich zostało ofiarowane przez osoby prywatne.

— Muzeum Wojska Polskiego będzie bardzo wdzięczne za taki apel. Istotnie wiele cennych pozycji w naszych zbiorach mamy dzięki ofiarności byłych żołnierzy i ich rodzin. Ba, często nawet osób nie mających bezpośredniego kontaktu z walką, ale związanych z nią uczuciowo. Na przykład otrzymaliśmy pamiątki po walkach partyzanckich, zachowane przez dawnych żołnierzy BCh. Dzięki takim właśnie ludziom, jak choćby Ł. Matysiak ze wsi Radzice Duże pow. Opoczno, S. Kępista, nasze zbiory są stale uzupełniane i wzbogacane. Stąd nasz stały apel do wszystkich, którym bliskie są i drogie tradycje Wojska Polskiego, aby zechcieli nam pomóc w jak najpełniejszym zobrazowaniu dziejów polskiego oręża.

Mundur oficera pilota polskiego lotnictwa na Zachodzie.

Zastępca dyrektora Muzeum Wojska Polskiego i kurator działu historii najnowszej płk Kazimierz Satora oraz autor wywiadu.

...Spłowiała flaga z harcerskim krzyżem. Mundur kapitana z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Sztandar 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego...

— Interesują nas formy współpracy dyrekcji Muzeum z młodzieżą.

— Niezależnie od informacji udzielanych przez przewodników czy pogadanek wygłaszanych przez specjalistów, jedną z najlepszych — naszym zdaniem — form współpracy z młodzieżą jest organizowanie na terenie muzeum przyrzeczeń harcerskich. Jak wiemy, drużyny harcerskie przyjmują imiona różnych bohaterów czy sławnych jednostek. I właśnie u nas, przy pamiątkach związanych z mianem drużyny, po chwili wspomnień młodzi harcerze przyrzekają, że będą prawdziwymi Polakami — podobnymi do ich wzorów. Przyrzeczenia takie — na przykład pod sztandarami w sali zwycięstwa, przy mundurze generała Waltera, przy fladze harcerskiej „Szarych Szeregów" — mają niezwyczajną wymowę.

...Samoloty. Il—2 i Il—10. Pe—2. Tu—2. Jak—9 i Jak—23. Lim—2. Po—2. Bomby. Rakiety...

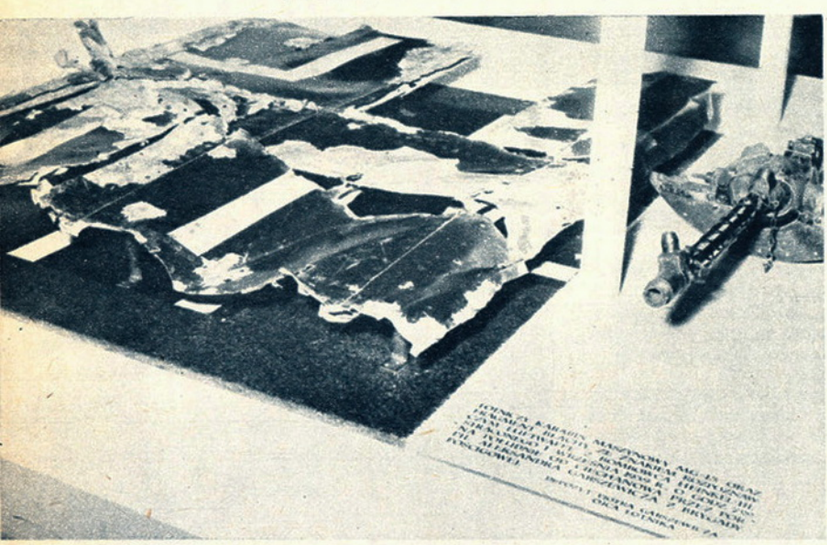
— Panie pułkowniku! Większość z tych samolotów ma około trzydziestu lat, a wszystkie wyglądają prawie jak nowe, choć stoją na świeżym powietrzu. Jak rozwiązujecie problemy konserwacji?

— W tym miejscu chciałbym wyrazić głęboką wdzięczność Wojskom Lotniczym, których jednostka sprawuję patronat nad naszymi eksponatami i wykonuje wszelkie remonty, renowacje itp. Właśnie w bieżącym roku żołnierze z Wojsk Lotniczych przeprowadzili pozaplanowy remont, konieczny jednak po śniegowej zimie. Warto tu dodać, że wszystkie prace zostały wykonane bez żadnej biurokracji, licznych pism. Wystarczył telefon, że jesteśmy w potrzebie i już nasi opiekunowie przystąpili do pracy.

— Z okazji Dnia Wojska chcielibyśmy na ręce pana pułkownika złożyć najlepsze życzenia dalszego rozwoju Muzeum Wojska Polskiego, rozszerzenia form jego działalności, zwiększenia „powierzchni użytkowej" oraz stałej, tak jak dotychczas, sympatii i życzliwości całego społeczeństwa w kraju i Polonii za granicą. I... aby nasze apele o pamiątki i informacje znalazły szeroki oddźwięk.

Rozmawiał:

JERZY POMIANOWSKI



Fragment blachy z widocznym czarnym krzyżem i karabin maszynowy z bombowca Heinkel-111, który 1 września 1939 r. strącił por. pil. Aleksander Gabszewicz.

Kawał blachy z hitlerowskiego samolotu, zestrzelonego nad Warszawą we wrześniu 1939 r.

Zdjęcia: **MARIAN KOBRZYŃSKI**

LASER W NAWIGACJI LOTNICZEJ

Ekran projekcyjny pokładowej tablicy przyrządów, w którym płynne kryształy służą do cyfrowego określania wskazań pomiaru czasu.

ZASTOSOWANIE najnowszych osiągnięć fizyki, a mianowicie płynnych kryształów jako nośników informacji wizualnej, pozwoliło opracować w technice lotniczej dwuwymiarowe wskaźniki lotnicze, a następnie wierne obrazy trójwymiarowe w systemie nawigacji zwanym IBM „Head–up". System ten wykazuje szczególne zalety przy lądowaniu w warunkach złej widoczności. Zastosowanie holografii dynamicznej pozwoliło na otrzymywanie plastycznych, realistycznych fotogramów otoczenia samolotu, dających złudzenie trójwymiarowości obrazów. Oparto się przy tym na zjawisku interferencji fal świetlnych.

Przez zastosowanie lasera otrzymuje się obrazy mające istotne znaczenie w nawigacji, jako wizualne wskaźniki lotnicze. Pilot dostaje obraz z przyrządu specjalnego (np. „Poliscan"). Pozwoliło to, po zastosowaniu różnych udoskonaleń elektronicznych, wyposażyć samoloty w telewizyjny system obserwacji, do którego powstania przyczyniły się płynne kryształy przydatne szczególnie na małych wysokościach lotu.

Płynne kryształy lub ciecze krystaliczne są organicznymi związkami, które powstają ze związków ciał stałych przy przekraczaniu punktu ich topliwości. Po roztopieniu i dalszym ogrzewaniu związki te tworzą ciecze o jednakowych własnościach fizycznych we wszystkich kierunkach. Przy czym struktura płynnych kryształów może tworzyć fazy, gdy: 1. wskazania płynnych kryształów zależą od temperatury i zostały wykorzystane w kolorowych hologramach (dla cienkich warstw płynnych kryształów); 2. efekt dynamicznego rozproszenia promieniowania światła w płynnych kryształach otrzymano w specjalnie skonstruowanych ogniwach.

Dalsze badania płynnych kryształów (w fazie pierwszej), które są przezroczyste dla światła wykazały efekt pamięciowy, co umożliwiło ich wykorzystanie w informatyce numerycznej. Płynne kryształy nie potrzebują żadnej dodatkowej doprowadzonej energii (optyczny efekt pamięciowy).

Wprowadzenie układu dwóch soczewek, promienia laserowego i zwierciadła z płynnych kryształów dało możliwość otrzymania pozornych holograficznych obrazów przedmiotów. Przy czym przez zmianę rozstawu soczewek można zmieniać wielkość obrazów pozornych.

Zastosowanie takiego układu w samolotach pozwoliło zbierać informacje potrzebne dla pilota, z wszystkiego co się znajduje w polu obserwacji.

Początkowo system był niedoskonały, ponieważ potrzebne informacje dla pilota były podawane w postaci zaszyfrowanej, w formie abstrakcyjnych symboli lub wykresów. Pilot musiał więc posiadać specjalne wiadomości aby te informacje odebrać i następnie prawidłowo wykorzystać; zdarzały się też pomyłki. Również komputery elektroniczne wykazywały tu ograniczone możliwości. Początkowo holograficzny system wskaźnikowy znalazł zastosowanie w kabinach szkoleniowych do symulowania lotów, np. manewrów przy lądowaniu. Aby symulować lot stosuje się dynamiczny system wskaźnikowy oraz ruchy pozornych obrazów przez zmianę rozstawu soczewek.

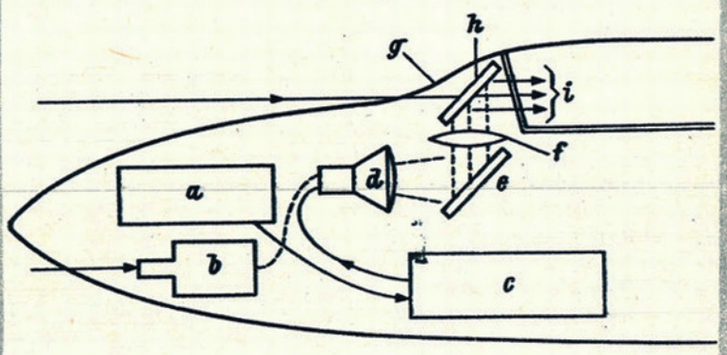
Udoskonalony dynamiczny system wskaźnikowy pozwala przez użycie układu optycznego otrzymywać pozorne lub rzeczywiste obrazy holograficzne, w zależności od sześciu stopni swobody. Dzięki temu pilot otrzymuje przy lądowaniu informacje w każdym ułamku sekundy odnoszące się do rzeczywistych zmian w dynamicznym ruchu między samolotem, a lotniskowcem lub drogą startową.

Urządzenie samolotowe składa się z systemu telewizji o wysokiej dokładności, urządzeń łączności między samolotem i lotniskowcem lub lotniskiem, holograficznego systemu lądowania, ekranu katodowego, zwierciadła półprzezroczystego, soczewek i rozdzielacza światła.

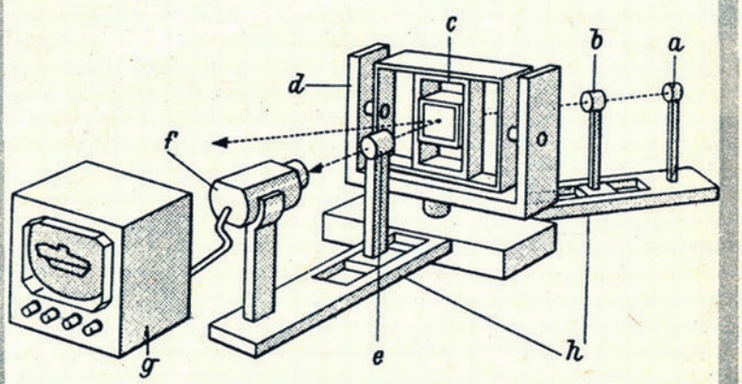
Do wskazań parametrów dynamicznych służą: dwa pryzmaty, które pokazują optymalną przyrządową linię drogi lądowania; dwie węgielnice, które w dwóch prostokątnych płaszczyznach wskazują odchylenia przyrządowej linii widoczności od osi lądowania; zmiany odległości w linii widoczności między samolotem a miejscem lądowania, wskazania poprzecznego położenia samolotu, określane kątowo.

Pole lądowania w systemie „Head -up" zostaje dopasowane (zależnie od ruchów samolotu: pochylenia, zakrętów, schodzenia, kołowania), co umożliwia dobre lądowanie bez względu na warunki meteorologiczne, a także w nocy (dzięki podczerwieni). System wskaźnikowy do otrzymywania obrazów holograficznych w nocy (JANAIR) składa się z: lasera gazowego, linii optycznej, hologramu, przegubu Kardana, soczewek do otrzymywania rzeczywistych obrazów, urządzeń podczerwieni, urządzeń telewizji i układu mechanicznego do ustawiania zespołu optycznego. Ostatnio zastosowano jeszcze holograficzny generator obrazów, który służy do powtarzania w razie potrzeby utrwalonych informacji wizualnych.

Mgr inż. ZDZISŁAW PYTLEWSKI



Schemat blokowy systemu „Head-up": a — zespół łączności radiowej między lotniskiem i samolotem, b — zespół telewizyjny o wysokiej czułości, c — zespół holograficzny, d — ekran katodowy, e — zwierciadło, f — zespół soczewek, g — wiatrochron kabiny, h — rozdzielacz światła, i — pozorowany obraz otoczenia w polu obserwacji pilota.



Schemat blokowy systemu JANAIR: a — laser gazowy, b — układ optyczny, c — hologram, d — przegub Kardana, e — zespół soczewek układu tworzącego obraz rzeczywisty, f — przetwornik podczerwieni, g — monitor obrazowy, h — ława optyczna.

KRONIKA REKORDOWEGO LOTU

CHOCIAŻ o rekordowym locie radzieckiego statku kosmicznego „Sojuz -9" ukazało się już kilka wzmianek w „Skrzydlatej Polsce", to jednak biorąc pod uwagę jego doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju kosmonautyki, warto do sprawy tej powrócić jeszcze raz. Będzie to relacja ukazująca dzień po dniu czynności Andriana Nikołajewa i Witalija Sewastjanowa.

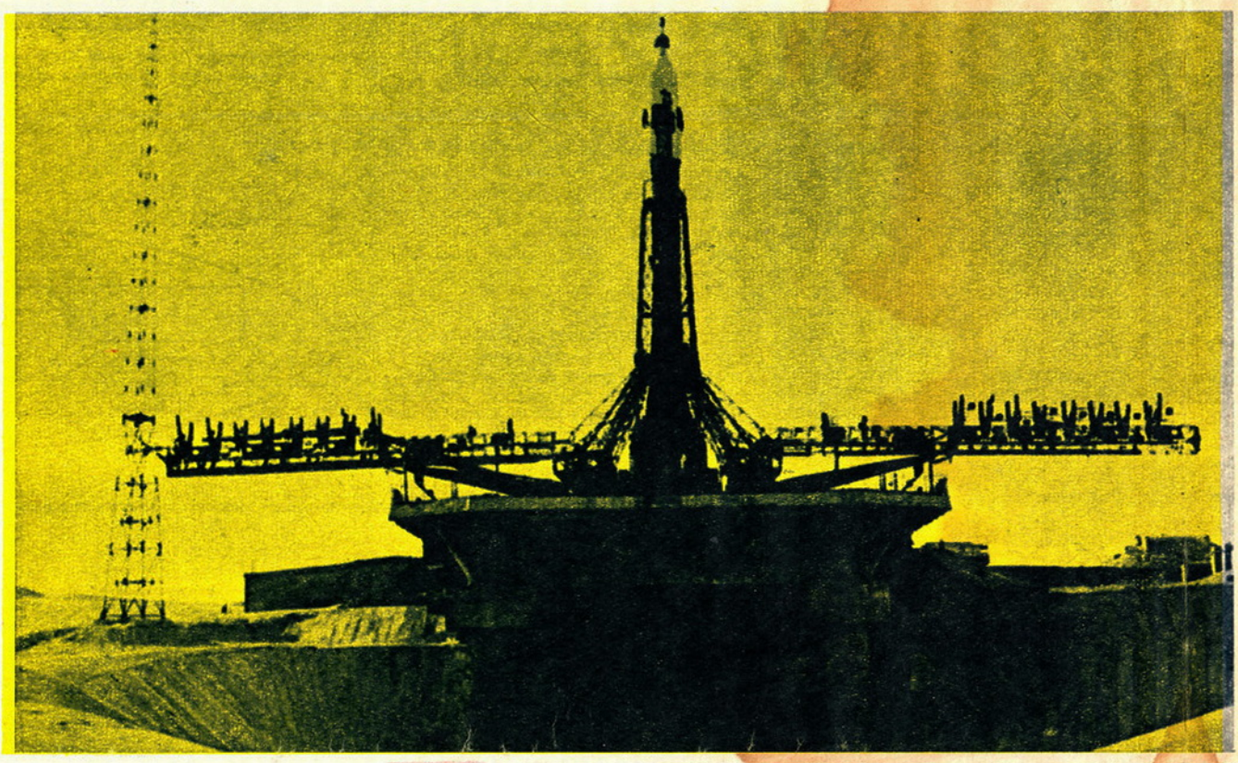
Pierwszy dzień. Start 1 czerwca o godzinie 20 czasu warszawskiego Z czynności naukowych Nikołajew wykonywał przede wszystkim fotografowanie obiektów geologicznych i geograficznych, zaś Sewastjanow badał zanieczyszczenie iluminatorów wywołane pracą silników rakietowych, a także określał rozmiary cząstek widocznych w pobliżu iluminatorów. Kosmonauci badali też efekty świetlne towarzyszące pracy rakietowych silników statku. Nikołajew rozpoczął również badania biometryczne. Od godziny 4 do 12 kosmonauci spali w śpiworach w części rekreacyjnej statku.

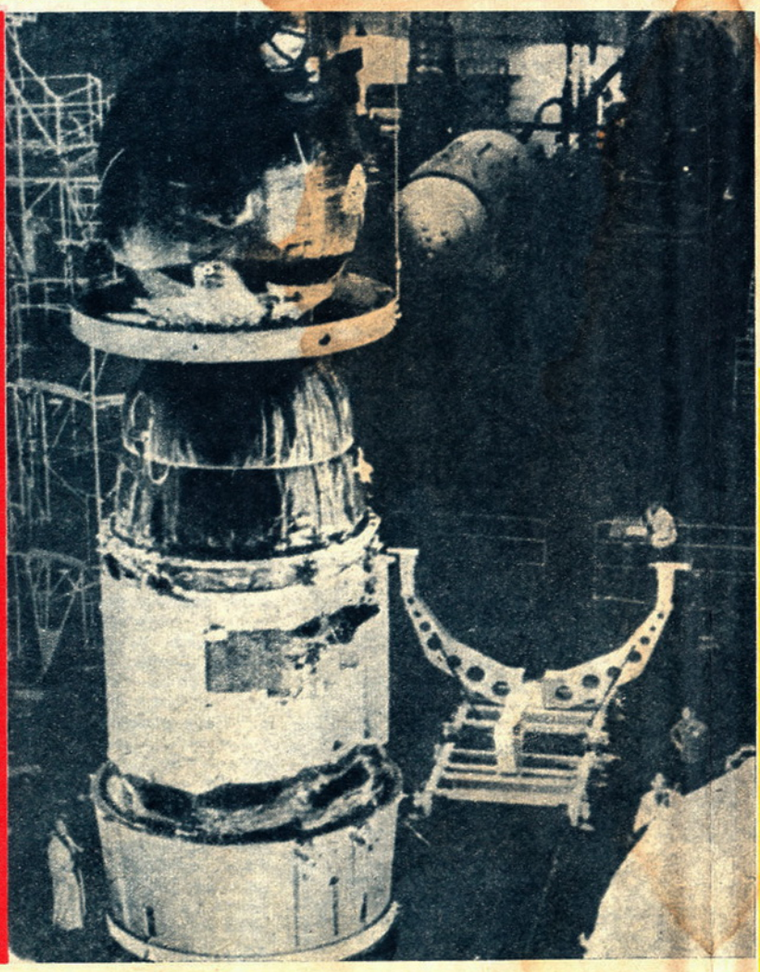
Drugi dzień. Dzień pracy zaczął się seansem łączności radiowej (łączność utrzymywano na częstotliwościach: 15,008; 18,06 i 20,008 MHz). Podczas siedemnastego okrążenia Ziemi przeprowadzono korektę kierunku i prędkości lotu. Zakończywszy program dnia, kosmonauci wykonali badania medyczne i udali się do części rekreacyjnej statku na spoczynek.

Trzeci dzień. Zaczął się 3 czerwca o godzinie 12. Najpierw kosmonauci przeprowadzili ćwiczenia fizyczne. Później w czasie dwudziestego dziewiątego okrążenia Ziemi wykonali badania medyczne: pomiar ciśnienia arterialnego krwi (przed i po wysiłku fizycznym), pomiary częstotliwości pulsu i częstotliwości oddechu. Wielkość wysiłku fizycznego była przy tym kontrolowana, gdyż posługiwano się przyrządem gimnastycznym. Badano też wrażliwość wzroku i narządu równowagi w warunkach nieciężkości. Sewastjanow w czasie przelotu nad równikiem przeprowadził badania łączności radiowej ze stacjami naziemnymi na falach krótkich. Wykonano także obserwacje ciał kosmicznych i eksperymenty astronawigacyjne przy pomocy urządzeń optycznych statku. Na bogaty program badań w tym dniu składały się jeszcze obserwacje rzeźby powierzchni Ziemi.

Czwarty dzień. O godzinie 13 minut 28 statek „Sojuz-9" wleciał w zasięg stacji łącznikowych na terytorium Związku Radzieckiego, wobec czego przeprowadzono seans łączności. Następnie kosmonauci badali system ręcznego sterowania względem gwiazd. W czasie czterdziestego ósmego i dziewiątego okrążenia Ziemi badano dokładność jednoosiowej orientacji statku z uwzględnieniem zakłóceń grawitacyjnych i aerodynamicznych. Następnie wyznaczono parametry orbity przy pomocy urządzeń statku. Ćwiczenia fizyczne wykonano dwukrotnie. Trwały one 50 minut.

Piąty dzień. Pierwszy seans łączności w kolejnym dniu pracy zaczął się 5 czerwca o godzinie 11 minut 53. Później wykonano badania naukowo-techniczne i biometryczne Określono wilgotność w różnych miejscach statku, stwierdzając że jest ona podobna jak w normalnych warunkach na Ziemi. Również ciśnienie atmosfery w statku było normalne a temperatura wynosiła +24°C. W czasie sześćdziesiątego piątego i szóstego okrążenia Ziemi badano dokładność orientacji statku. Podczas kolejnego seansu łączności Sewastjanow zakomunikował o zaobserwowaniu tropikalnego huraganu, a Nikołajew o badaniach widoczności terminatora Ziemi (linii rozgraniczającej część powierzchni Ziemi oświetloną przez Słońce od nieoświetlonej). Przed udaniem się na spoczynek kosmonauci zorientowali statek względem Słońca w ten sposób, aby fotoogniwa odchyliły się (od kierunku ku Słońcu) o 70°, w celu zmniejszenia prądu elektrycznego ładującego akumulatory. Później statek wprawiono w ruch obrotowy wokół osi skierowanej ku Słońcu z prędkością 1 obr/2min.



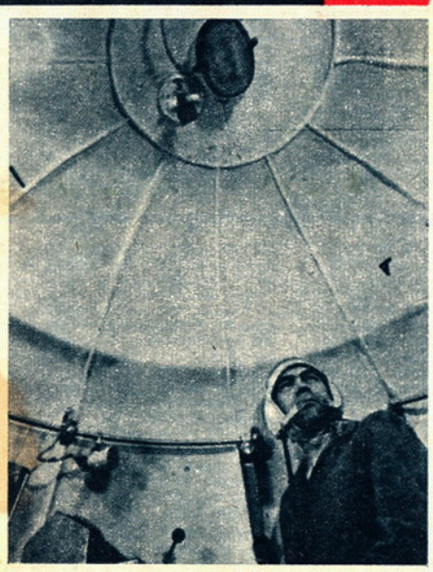


Wyżej: Rakieta nośna i statek „Sojuz — 9" na stanowisku startowym kosmodromu Bajkonur. Z prawej: Statek „Sojuz — 9" w hali montażowej; w głębi jest widoczna rakieta nośna.

Szósty dzień. Rozpoczął się on o godzinie 11 szóstego czerwca i trwał do godziny 3 siódmego czerwca. Kosmonauci wykonali obserwacje powierzchni Ziemi (około 80% widzianej powierzchni było jednak zakryte przez obłoki), ciał kosmicznych oraz badania naukowe i skrupulatne badania medyczne (w tym wyznaczenie siły mięśni rąk). W czasie przelotu (o godzinie 16) nad Afryką, Sewastjanow doniósł o pożarach lasu. Kosmonauci zwrócili też uwagę na zjawiska optyczne w czasie wschodu i zachodu Słońca. W dniu tym ponownie zbadano stan iluminatorów statku.

Siódmy dzień. Jednym z ważniejszych badań było fotografowanie i spektrografowanie zmierzchowego i dziennego horyzontu Ziemi, przede wszystkim w celu uzyskania danych dla dokładniejszego wykorzystania linii horyzontu do orientacji statku. Ćwiczenia fizyczne wykonano dwukrotnie — łącznie w przeciągu godziny. Przeprowadzono też dokładne badania medyczne.

Zespół kosmiczny „Sojuz–9" widziany w zbliżeniu na wyrzutni startowej.



O wielkości statku „Sojuz — 9" może świadczyć porównanie jego kabiny powrotnej ze wzrostem kosmonauty A. Nikołajewa (z prawej) oraz średnicy włazu z kosmonautą W. Sewastjanowem (wyżej).

Ósmy dzień. Trwał on do godziny 2 minut 30 w dniu 9 czerwca. Wykonano doświadczenia naukowo-techniczne, obserwowano powierzchnię Ziemi i obiekty kosmiczne, a także przeprowadzono badania medyczne. W czasie dziewięćdziesiątego szóstego okrążenia Ziemi wyznaczono parametry orbity względem punktu orientacyjnego w Południowej Ameryce. W czasie sto jedenastego okrążenia Ziemi Nikołajew wyznaczył parametry medyczne, a później przez godzinę wykonywał ćwiczenia fizyczne i ponownie wyznaczył parametry medyczne.

Dziewiąty dzień. Wykonano eksperymenty techniczne, a także badania medyczne. W czasie sto dwudziestego siódmego i ósmego okrążenia Ziemi kosmonauci przeprowadzili badania nowego typu czujnika obrazów gwiazd. Naziemny ośrodek kontrolny zakomunikował na podstawie danych telemetrycznych i telewizyjnych, że stan zdrowia kosmonautów jest dobry.

Dziesiąty dzień. Po porannych czynnościach toaletowych i kontroli stanu statku kosmonauci zajęli się obserwowaniem powierzchni Ziemi (bardzo dobrze widoczne były czarnomorskie wybrzeża ZSRR). Obserwowano też ciała kosmiczne. W czasie sto czterdziestego trzeciego okrążenia kosmonauci widzieli pustynną burzę piaskową w Iranie. W tym dniu więcej czasu przeznaczono na odpoczynek. Między innymi kosmonauci grali w szachy i czytali książki. Odkurzyli także kabiny statku odkurzaczem. Przed snem wykonali ćwiczenia gimnastyczne i badania medyczne.

Jedenasty dzień. Program zajęć naukowo-technicznych w tym dniu lotu był wyjątkowo obfity. Wykonano między innymi serię fotografii oraz badań spektrometrycznych powierzchni Ziemi i atmosfery przy pomocy różnych aparatów i różnymi metodami. Prowadzono też obserwacje i fotografowanie obłoków i pokrywy śnieżnej oraz fotografowanie dziennego i zmierzchowego horyzontu, a także Księżyca przy horyzoncie. Podczas sto pięćdziesiątego dziewiątego i sto sześćdziesiątego pierwszego okrążenia Ziemi kosmonauci fotografowali charakterystyczne formacje geologiczne.

Dwunasty dzień. Nadal prowadzone były badania naukowo-techniczne i medyczne. Jednym z ważniejszych eksperymentów technicznych było ponowne zbadanie nowego typu czujnika obrazów gwiazd i ponowne badania krótkofalowej łączności radiowej ze stacjami w rejonie równika. Ciekawy był program badań biologicznych: analizowano bowiem rozwój owadów, podział komórek chlorelli, rozwój roślin kwiatowych i rozwój kolonii bakteryjnych w ciekłych pożywkach.

Trzynasty dzień. W dalszym ciągu zajmowano się badaniami naukowo-technicznymi i medycznymi. Do ważniejszych eksperymentów należało zbadanie funkcji dynamicznych człowieka, jako elementu systemu sterowniczego statku. W tym celu posłużono się specjalnym urządzeniem cybernetycznym. (Analogiczne eksperymenty wykonano uprzednio w laboratorium naziemnym i w pierwszej fazie lotu) Kosmonauci nadal obserwowali i fotografowali powierzchnię Ziemi. W czasie stosiemdziesiątego ósmego okrążenia Ziemi fotografowano między innymi zachmurzenie w zachodnim rejonie Oceanu Indyjskiego, gdzie prowadził wtedy badania radziecki statek oceanograficzny „Akademik Szirszow". Jednocześnie obrazy zachmurzenia przekazał także radziecki satelita meteorologiczny „Meteor". Nikołajew doniósł też o zaobserwowaniu w ziemskiej atmosferze kilku meteorów i o stanie iluminatorów statku.

Czternasty dzień. Do godziny 11 w dniu 15 czerwca „Sojuz-9" wykonał dwieście dwadzieścia okrążeń wokół Ziemi w ciągu 327 godzin. Przeprowadzono badania naukowo-techniczne, medyczne i oprócz tego korekturę kierunku i prędkości lotu. Wykonane także zostały ćwiczenia fizyczne i fotografowanie powierzchni Ziemi (najlepiej widoczna była Afryka — kosmonautom udało się sfotografować Nil i tamę asuańską) Zajęcia czternastego dnia lotu trwały do godziny 1 w dniu 15 czerwca.

Piętnasty dzień. Po wstępnej kontroli medycznej Sewastjanow sfilmował swego kolegę w czasie ćwiczeń fizycznych, a później przez godzinę sam wykonywał podobne ćwiczenia. Podczas dwieście dwudziestego drugiego i dwieście dwudziestego czwartego okrążenia Ziemi statek „Sojuz-9" był ręcznie orientowany przez Nikołajewa tak, aby jeden z iluminatorów zwrócił się ku Ziemi, a wówczas Sewastjanow fotografował obiekty geologiczno - geograficzne w południowych rejonach europejskiej części Związku Radzieckiego, w Kazachstanie i w Zachodniej Syberii. (W tym samym czasie i w tych samych rejonach wykonywano fotografie z samolotów). Obserwowane też były obiekty kosmiczne. Ośrodek kontrolny na Ziemi ponownie zakomunikował (na podstawie danych telemetrycznych, telewizyjnych, wyników badań i relacji kosmonautów), że stan zdrowia załogi „Sojuza-9" oraz jej zdolność do pracy — są dobre.

Szesnasty dzień. Wykonano badania naukowe i medyczne. Obserwowano i fotografowano powierzchnię Ziemi, a zwłaszcza charakterystyczne obiekty geologiczne. Fotografowano też obłoki w ziemskiej atmosferze.

Siedemnasty dzień. Najpierw przeprowadzono kontrolę urządzeń statku, a później obserwowano i fotografowano obłoki, a także charakterystyczne obiekty geologiczne — wybrzeża i góry. Obserwowany był i fotografowany Księżyc przy horyzoncie. Wykonano kolejne badania stanu iluminatorów. Badania medyczne przeprowadzono na początku i pod koniec dnia roboczego.

Osiemnasty dzień. O godzinie 12 minut 59 nastąpiło pomyślne lądowanie kabiny powrotnej statku „Sojuz-9" w odległości 75 km na zachód od Karagandy. Kosmonauci przebyli w stanie nieciężkości 424 godziny.

Dr inż. ANDRZEJ MARKS

Niżej: Załoga statku „Sojuz — 9" podczas przekazywania na Ziemię drogą radiową sprawozdania z przebiegu lotu.

ŁUNA – 16

WIELKI SUKCES RADZIECKIEJ NAUKI I TECHNIKI RAKIETOWEJ

KOMUNIKAT agencji TASS z dnia 20 września donosił o pomyślnym, miękkim lądowaniu na Księżycu sondy księżycowej typu „Łuna—16". Podano współrzędne miejsca lądowania, które nastąpiło w rejonie Morza Obfitości, podano szereg szczegółów odnośnie przebiegu lądowania. I tak, w dniu 17 września sonda znalazła się na orbicie księżycowej, utrzymując się na wysokości 110 km nad powierzchnią Srebrnego Globu. Następnie, po zmianie orbity z kołowej na eliptyczną, sonda „Łuna—16" rozpoczęła manewr lądowania. Manewr ten odbywał się w ten sposób, że najpierw włączono silniki hamujące, ustalające w pewnym sensie miejsce lądowania, a następnie na wysokości około 600 m rozpoczęto bardzo dokładne sterowane hamowanie. Na wysokości około 20 m główny silnik hamujący zakończył pracę. Włączono małe silniki — ściślej: o mniejszym ciągu. I przy ich pomocy „Łuna — 16" łagodnie wylądowała na powierzchni Księżyca. Nic na razie nie zapowiadało sensacji, poza oczywistym faktem precyzyjnego lądowania na naszym naturalnym satelicie.

W dniu 21 września cały świat został poruszony wiadomością, że „Łuna—16" po wykonaniu przewidzianych zadań wystartowała z powierzchni Księżyca i wraca na Ziemię! Mało tego, na pokładzie „Łuny" znajdują się pobrane próbki podłoża księżycowego, a część sondy została na Księżycu i prowadzi ciągłe pomiary. Podano przy tym termin lądowania zasobnika „Łuny—16" na dzień 24 września.

Dziennik radziecki „Izwiestja" w dniu powrotu „Łuny — 16" na Ziemię przeprowadził rozmowę z profesorem Gieorgijem Pietrowem, dyrektorem instytutu badań kosmicznych Akademii Nauk ZSRR. Oto niektóre fragmenty wypowiedzi profesora Pietrowa:

Po raz pierwszy w historii kosmonautyki dostarczono na Ziemię materię księżycową przy pomocy automatu. Szczególnie złożone było automatyczne lądowanie na Księżycu w określonym przecież rejonie i pobranie próbek podłoża. Przeprowadzenie miękkiego lądowania wymaga wielu precyzyjnych przygotowań, a między innymi określenia toru zejścia z orbity księżycowej, prędkości i położenia sondy podczas całego manewru. Bardzo poważne było również zadanie automatu, który zdolny byłby do pobrania próbek materii księżycowej. Chodziło przy tym o zabezpieczenie tych próbek podczas startu i lotu powrotnego. Zbudowanie takiego automatu nawet dla prac naziemnych wymagałoby skomplikowanych przygotowań inżynierskich.

Również i start z powierzchni Księżyca nie należy do zadań łatwych. Wiadomo przecież jak złożone są systemy startowe pojazdów rakietowych startujących z powierzchni Ziemi. W przypadku „Łuny — 16" wykorzystano jeden z podzespołów sondy jako pomost startowy. Należało jednocześnie ściśle, bardzo dokładnie określić wartość ciągu silnika, niezbędnego do startu z powierzchni Księżyca i sam kierunek startu. Wszystkie te manewry przeprowadziły automaty i dodać trzeba z pełnym powodzeniem.

Obecny sukces nauki i techniki radzieckiej jest wynikiem systematycznych badań i prac prowadzonych od szeregu lat. W roku 1966 po raz pierwszy radziecka sonda księżycowa „Łuna — 9" osiadła miękko na powierzchni Srebrnego Globu, a „Łuna — 13" dostarczyła po raz pierwszy dane o materii księżycowej, przesyłając na Ziemię cenne informacje.

I jeszcze jedna wypowiedź profesora Pietrowa na temat roli człowieka i automatu w badaniach kosmicznych. Profesor jest zdania, że Kosmos badany jest przez człowieka dla celów ludzkości. W licznych jednak przypadkach możemy posługiwać się automatami. Jeśli chodzi o badania międzyplanetarne, atumaty powinny wyprzedzać wyprawy załogowe, tak jak to uczyniła „Łuna — 16".

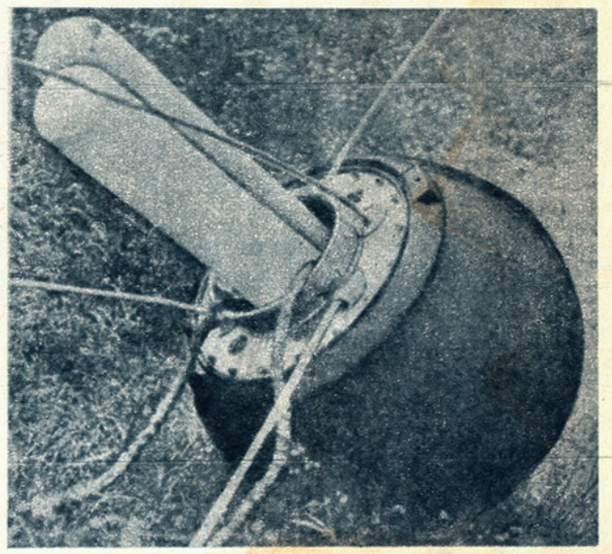
Zanim zamieścimy bliższe dane „Łuny — 16" warto przekazać informację o automacie pobierającym materię księżycową. Komentator agencji TASS odwiedził biuro konstrukcyjne, w którym opracowano nową sondę — stację księżycową. W pracowni pokazano mu niewielkie wiertło uruchamiane silnikiem elektrycznym. Wiertło to umieszczone było na niewielkim wysięgniku. Podczas próby działania wiertła pokazano, z jaką sprawnością wwierca się ono w kamień, wykrawając w nim otwór i jednocześnie pobierając próbkę kamienia. Wysięgnik następnie pod wpływem odpowiedniego sygnału — impulsu obraca się i ładuje do specjalnego pojemnika próbkę. Otwór pojemnika zamyka się również automatycznie. Urządzenie takie pracowało na pokładzie sondy „Łuna — 16". Interesująca jest wypowiedź zastępcy głównego konstruktora sondy. Powiedział on mianowicie, że tego rodzaju przyrząd jak zastosowany po raz pierwszy na „Łunie — 16" dostarczy we właściwym czasie na Ziemię próbki podłoża planety Wenus i Marsa oraz innych planet naszego układu słonecznego. Wówczas praca uczonych badających zagadki powstania Ziemi i innych planet zostanie poważnie ułatwiona. Uczony oświadczył, że „Łuna — 16" jest swego rodzaju prototypem przyszłych, już opracowywanych automatów. Oczywiście — stwierdził uczony, aparatura przeznaczona dla Księżyca odbiega od tej projektowanej dla planety Mars, ale zasada jej działania jest podobna.

Na powierzchni Księżyca pozostał jeden podzespół sondy przemieniając się w stację księżycową, która systematycznie przekazuje informacje o różnych zjawiskach fizycznych zachodzących na Księżycu w obszarze Morza Obfitości. Między innymi przekazywane są dane o ruchach sejsmicznych i właściwościach magnetycznych naszego sztucznego satelity.

W dniu 24 września o godzinie 6.26 (czasu warszawskiego) zasobnik „Łuny — 16" wylądował na spadochronie na terenie Kazachstanu. Próbki materii księżycowej natychmiast przesłano do Moskwy.

P. E.

Tak wygląda odzyskiwany podzespół sondy księżycowej „Łuna — 16", który powrócił z powierzchni Księżyca na Ziemię. Zdjęcie wykonano podczas prób.



SPORT SAMOLOTOWY

● **W piątych** z kolei samolotowych zawodach nawigacyjnych, organizowanych przez czechosłowacki aeroklub Kladno, zwyciężyła wiedeńska załoga Zborka i Kotz, startująca na samolocie Cessna-150. W zawodach brało udział 37 załóg (w tym 3 z Austrii).

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Na posiedzeniu** nadzwyczajnym Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Montrealu, Stany Zjednoczone przedłożyły projekt rezolucji w sprawie walki z powietrznym piractwem. Projekt rezolucji wzywa do podjecia wspólnej akcji w postaci zerwania łączności lotniczej z krajami, które: przetrzymują porwane samoloty, pasażerów lub załogi, nie dokonują ekstradycji lub nie karzą osób odpowiedzialnych za porwania. Projekt rezolucji wzywa poza tym komisję prawna ICAO, aby opracowała projekt międzynarodowej konwencji przeciwko powietrznemu piractwu.

● **W samolotach** „Air France" rozpoczynają służbę uzbrojeni strażnicy, których zadaniem jest zapobieganie uprowadzaniu samolotów przez piratów powietrznych. Strażnicy ci zostali zrekrutowani wśród wyborowych strzelców policji francuskiej.

● **Uprowadzenia** samolotu linii lotniczych ZRA usiłował dokonać porywacz, grożąc pilotowi pistoletem. Samolot leciał z Luksoru do Kairu. Próba porwania została udaremniona przez agentów bezpieczeństwa znajdujących się na pokładzie samolotu.

● **Niedawno** znany francuski samolot „Caravelle" obchodził 15-lecie swego istnienia. Przed 15 laty startował z fabrycznego lotniska Toulouse-Blagnac pierwszy prototyp do pierwszego lotu. Dotychczas zakłady sprzedały 271 samolotów „Caravelle" 39 towarzystwom lotniczym w 28 krajach.

● **Pierwsze** miejsce w charterowych przewozach nad Atlantykiem (przed „Air Canada" i KLM) zajęły w ub.r. amerykańskie linie Pan American. Przewiozły one 165 173 osoby, w 1 405 lotach.

● **Arabskie** linie „United Arab Airlines" zdecydowały się na zakup 12 nowych samolotów radzieckich — czterech Tu-134 i ośmiu Tu-154.

● **Jugosłowiańskie** linie JAT uzyskały na okres 5 lat uprawnienia do charterowych przewozów z USA do Europy, ze szczególnym uwzględnieniem trasy z Cleveland i Chicago do Zagrzebia i Lublany. W tym celu JAT zakupił od linii Pan American dwa używane Boeingi-707.

● **Największym** odbiorcą samolotów firmy Boeing są zachodnioniemieckie linie „Lufthansa". Boeingowa flota „Lufthansy" składa się z 21 maszyn Boeing-707, 27 — Boeing-727, 26 — Boeing-737 i 3 — Boeing-747 (z pięciu ogółem zamówionych).

● **1 kwietnia** 1972 r. nastąpi oficjalne i pełne połączenie dwóch towarzystw komunikacji powietrznej — austriackiego AUA i szwajcarskiego „Swissair" — w jedno wspólne austriacko-szwajcarskie towarzystwo lotnicze. Prace przygotowawcze do tego zostały już zakończone w obu krajach i od początku przyszłego roku zostanie rozpoczęte wstępne łączenie agend obu towarzystw oraz baz zaplecza technicznego.

● **Szwecja** zamierza poważnie zaostrzyć sankcje karne przeciwko piratom powietrznym. Projekt odpowiedniego przepisu prawnego został opracowany przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Przewiduje on zagrożenie karą od jednego względnie od 2 do 10 lat więzienia, zależnie od okoliczności towarzyszących porwaniu samolotu i stopnia narażenia życia pasażerów. W przypadku śmierci ofiary lub ofiar uprowadzenia samolotu, sprawca odpowiadać będzie za zabójstwo, a nie za porwanie.

RÓŻNE

● **31 sierpnia** zachodnioniemiecki samolot z czterema osobami na pokładzie naruszył obszar powietrzny NRD w rejonie Ribnitz-Damgarten (okręg Rostock) i został zmuszony do lądowania. Pilot przez pomyłkę nawigacyjną dostał się do obszaru powietrznego NRD i został ukarany grzywną. Na drugi dzień powrócił on do NRF wraz z trzema pasażerkami, które znajdowały się na pokładzie.

Również 11 września br. obszar powietrzny NRD naruszony został przez angielski samolot Cessna-180 L z czterema osobami na pokładzie. Pilot samolotu zmuszony został do lądowania w pobliżu miejscowości Prochim. Kompetentne władze badają bliższe okoliczności naruszenia obszaru.

● **Dwa** brytyjskie myśliwce odrzutowe oraz libański wojskowy śmigłowiec uczestniczyły w pościgu za amerykańskim samolotem Convair-240, który miał na pokładzie 680 kG haszyszu. Przemytników — było ich pięciu — zmuszono do lądowania na Krecie. Jak się okazało, Convair wystartował z Neapolu z nielegalnym ładunkiem papierosów, który przewieziono na lotnisko Baalbek w Libanie. Stąd natomiast zabrano na pokład haszysz. W czasie ładowania towaru przemytnicy zostali ostrzelani przez policję, zdołali jednak wystartować. W pościgu za nimi wzięły udział samoloty wojskowe.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Wojskowe** dowództwo lotnictwa rodezyjskiego zmieniło ostatnio znaki rozpoznawcze swych samolotów (dotychczasowe znaki były b. podobne do znaków samolotów RAF). Obecnie znak używany przez samoloty rodezyjskie wygląda następująco: jest to jasnozielony krąg z okrągłym białym polem w środku, na którym namalowany jest złoty lew trzymający kieł słonia.

● **Włoskie** Ministerstwo Obrony zakomunikowało oficjalnie, iż przychyla się do projektu budowy dwumiejscowego samolotu bojowego Panavia-200 i oddania go do służby w lotnictwie Włoch.

● **Lotnictwo** Peru zakupiło w zakładach De Havilland of Canada 16 samolotów „Buffalo".

● **We wrześniu** trwały w południowych rejonach NRF wielkie manewry lotnicze pod kryptonimem „Czarne niebo", z udziałem amerykańskich i zachodnioniemieckich sił lotniczych.

● **FAI** zatwierdziła ostatnio szereg międzynarodowych rekordów spadochronowych.

— grupa 6 mężczyzn (ZSRR) w skoku nocnym na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronów, z wysokości 2 000 m (23.IV.70), wynik: 0,52 m średniej odległości od środka koła.

— grupa 9 mężczyzn (Bułgaria), w skoku nocnym na celność lądowania, z wysokości 1 000 m (11.IV.70), wynik: 0,124 m.

— grupa 6 mężczyzn (Bułgaria), w skoku dziennym z opóźnionym otwarciem spadochronów, z wysokości 1 000 m (8.V.70.), wynik: 0,00 m.

— Margerita Spassowa (Bułgaria), w skoku dziennym na celność lądowania z wysokości 1 500 m, a potem 2 000 m (27.IV. i 28.IV.70), wynik: 0,00 m.

— Dimitrina Andrejewa (Bułgaria), w skoku dziennym z opóźnionym otwarciem spadochronu, z wysokości 600 m (12.IV.70), wynik: 0,00 m.

— grupa 9 kobiet (ZSRR), w skoku nocnym na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronów, z wysokości 600 m (5.V.70), wynik: 2.14 m.

— grupa 9 kobiet (ZSRR), w skoku nocnym z natychmiastowym otwarciem spadochronów, z wysokości 1 000 m (23.IV.70), wynik: 1,87 m.

— grupa 9 kobiet (ZSRR), w skoku nocnym z opóźnionym otwarciem spadochronów, z wysokości 600 m (6.V.70), wynik: 2,55 m.

— grupa 9 kobiet (ZSRR), w skoku nocnym z opóźnionym otwarciem spadochronów, z wysokości 1 000 m (23.IV.70), wynik: 3,02 m.

— grupa 9 kobiet (ZSRR), w skoku nocnym z opóźnionym otwarciem spadochronów, z wysokości 1 500 m (20.IV.70), wynik: 2,66 m.

— grupa 9 kobiet (ZSRR), w skoku nocnym z opóźnionym otwarciem spadochronów, z wysokości 2 000 m (20.IV.70), wynik: 3,74 m.

RYSZARD CZECHOWSKI WŚRÓD NAJLEPSZYCH NA ZAWODACH W DEBRECZYNIE

14 sierpnia 1970 roku ekipa Aeroklubu PRL udała się na Międzynarodowe Zawody Mikromodeli pod nazwą „II Hajdu Pokal" do Debreczyna na Węgrzech. W skład naszej ekipy wchodzili zawodnicy: Ryszard Czechowski, Edward Ciapała z Krakowa oraz Piotr Bombol i autor niniejszego artykułu jako kierownik ekipy. Przewodniczącym międzynarodowej komisji sędziowskiej był Zdzisław Szajewski z ZG APRL.

W dniu 15 sierpnia po południu przybyliśmy do Debreczyna. Z dworca kolejowego udajemy się tramwajem do Uniwersytetu im. Koszuta, gdzie zostajemy zakwaterowani. — Następnego dnia, zgodnie z programem zawodów, rozpocznie się trening w auli uniwersytetu.

W tym roku stanęły na starcie ekipy Rumunii, Czechosłowacji, Węgier i Polski.

Puchar międzynarodowych zawodów mikromodeli w Debreczynie. Zdobył go po raz drugi Edward Chlubny z CSRS. Powyżej: Polska ekipa — od lewej: Z. Pakielewicz, P. S. Bombol, E. Ciapała i R. Czechowski.

Zdjęcie: Z. Szajewski

16 sierpnia od wczesnych godzin rannych zawodnicy przystępują do lotów treningowych. Aula uniwersytetu ma wymiary 30 x 24 m, a wysokość jej wynosi 29 m. Aula jest bardzo szczelna i panuje tu idealna cisza. Podaję specjalnie te dane, bo były one decydującym czynnikiem uzyskania długotrwałych lotów mikromodeli.

17 sierpnia o godzinie 9.00 następuje uroczyste otwarcie zawodów, przemawia dr Imre Kovacz, zastępca przewodniczącego miejskiej rady miasta Debreczyna i protektor imprezy. Na starcie 14 zawodników z czterech państw. O godzinie 9.30 rozpoczynają się pierwsze starty. W pierwszym locie, krótko przed południem, najlepszy czas lotu uzyskuje Węgier Andres Reé — 31 minut i 43 s. Z Polaków Czechowski uzyskuje czas lotu 29 min. i 33 s. Bombol po starcie trafia na przeszkodę i czas lotu wynosi zaledwie 50 sekund.

Po rozpoczęciu drugiego startu Chlubny z CSRS uzyskuje czas lotu 30 minut i 38 s. Jest godzina 16.00, startuje Czechowski. Jego model po 2 minutach osiąga pułap auli. W grupach poszczególnych ekip duże ożywienie, wszyscy śledzą lot modelu Czechowskiego. Mija 27 minut, model zaczyna powoli opadać, na wysokości trzeciego piętra jakby znalazł nośnie, krąży i minimalnie opada. Mija 31 minut, model jest jeszcze na wysokości około 5—6 m nad posadzką. Gdy model dotyka podłogi kończąc lot, zrywa się burza oklasków. Najlepszy czas pierwszego dnia zawodów i **nowy rekord Polski w tej kategorii modeli: 32 minuty i 5 sekund.** Do Czechowskiego podchodzą zawodnicy, gratulując mu wspaniałego wyniku. Nazajutrz w gazecie „Napló" opis sukcesu naszego zawodnika i zdjęcia.

18 sierpnia, zgodnie z programem, od godziny 9 rozpoczyna się III start. Najlepszy czas uzyskuje Piotr Bombol — 27 min. i 17 s. W czwartym starcie Czechowski uzyskuje 31 min. i 42 sekundy. Zainteresowanie naszą ekipą jest coraz większe. Czy uda się Polakom zwyciężyć, to pytanie nurtuje wszystkich. Obok nas z prawej strony stoisko ma ekipa Czechosłowacji z Chlubnym i Zolcerem. Widać u nich duże zainteresowanie nami, Chlubny jest przecież zdobywcą pucharu z roku ubiegłego.

19 sierpnia Chlubny w piątym starcie uzyskuje czas lotu 31 minut i 46 sekund. Prowadzenie w tabeli wyników ma nadal Czechowski. Startuje Zolcer z CSRS, czas lotu jego modelu wynosi 28 minut 45 sekund. Po południu następuje VI start. Atmosfera napięcia. Startuje Chlubny, a zaraz po nim Czechowski. Modele osiągają pułap auli, krążąc pod szklanym sufitem, wszyscy śledzą z napięciem loty tych dwóch modeli. Czechowski uzyskuje 30 minut 10 sekund, a model Chlubnego 32 minuty 34 sekundy. Zwycięzcą zostaje zatem po raz drugi Chlubny z CSRS. Czas łączny dwóch najlepszych lotów 64 minuty i 20 sekund. Na drugim miejscu plasuje się Czechowski — jego łączny czas 63 minuty 54 sekundy, różnica pomiędzy jego czasem a Chlubnego 26 sekund. Na podium zwycięzców wchodzą Chlubny, Czechowski i Węgier Reé. W uroczystości zakończenia udział biorą wszyscy członkowie władz miasta Debreczyna, komitet organizacyjny z rektorem uniwersytetu dr Rapcsakiem i członkowie międzynarodowego jury. Po raz drugi puchar „Hajdu — Kupa" zostaje wręczony Edwardowi Chlubnemu z CSRS. W dniu 20 sierpnia gospodarze zapraszają nas do obejrzenia V Karnawału Kwiatów w Debreczynie. Widowisko wspaniałe. 21 sierpnia żegnamy gościnny Debreczyn i życzliwych nam gospodarzy.

ZDZISŁAW PAKIELEWICZ

MIĘDZYNARODOWE REKORDY MODELARSKIE

(stan na marzec 1970)

REKORDY ŚWIATOWE ABSOLUTNE

Długotrwałość: 15 godz. 2 min. 25 s.
V. Stefan — CSRS — 6.VII.1968

Odległość 378,756 km
E. Borysewicz — ZSRR — 14.VIII.1952

Wysokość: 5 971 m
M. Hill — USA — 4.IX.1967

Prędkość: 327 km/h
E. Zanin — Italia — 26.IV.1964

REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Klasa F1A (szybowce)
Długotrwałość: 4 godz. 58 min. 10 s.
M. Milutinović — Jugosławia — 15.V.1960

Odległość: 310,33 km
Z. Taus — CSRS — 31.III.1962

Wysokość: 2 364 m
G. Benedek — Węgry — 23.V.1948

Klasa F1B (gumówki)
Długotrwałość: 1 godz. 41 min. 32 s.
W. Fiedorow — ZSRR — 19.VI.1964

Odległość: 371,189 km
G. Czygliczew — ZSRR — 1.VII.1962

Wysokość: 1 732 m
W. Fiedorow — ZSRR — 19.VI.1954

Prędkość: 116,128 km/h
A. Nużny — ZSRR — 5.V.1968

Klasa F1C (silnikowe)
Długotrwałość: 6 godz. 01 min.
I. Kołakowski — ZSRR — 6.VIII.1952

Odległość: 378,756 km
E. Borysewicz — ZSRR — 15.VIII.1952

Wysokość: 4 152 m
G. Lubuszkin — ZSRR — 13.VIII.1947

Prędkość: 144 km/h
A. Nużny — ZSRR — 16.VI.1968

Klasa F1D (mikromodele)
Długotrwałość: 45 min. 40 s.
K. Rieke — NRF — 22.IX.1962

Klasa F3A (radiomodele silnikowe)
Długotrwałość: 11 godz. 32 min. 30 s.
M. Hill — USA — 1.VI.1969

Odległość: 365 km
W. Bertrand — USA — 10.V.1969

Wysokość: 6 992 m
M. Hill — USA — 1.IX.1969

Prędkość: 320 km/h
W. Kaeseberg — NRF — 14.IV.1968

Odległość w obwodzie zamkniętym: 338,4 km
B. Kunce — USA — 17.II.1968

Klasa F3A
(wodnosamoloty zdalnie kierowane)
Długotrwałość: 2 godz. 8 min. 30 s.
D. Gregory — USA — 27.X.1968

Odległość: 19,250 km
J. Walentinow i Aldoszin — ZSRR — 11.X.1969

Wysokość: 5 651 m
M. Hill — USA — 3.IX.1967

Prędkość 149,08 km/h
P. Notto — USA — 3.VIII.1969

Odległość w obwodzie zamkniętym — 116,217 km
D. Gregory — USA — 1.VI.1968

Klasa F3B (szybowce zdalnie kierowane)
Długotrwałość: 17 godz. 43 min.
W. Kaiser — NRF — 3.VII.1969

Odległość: 25,4 km
W. Kaiser — NRF — 9.VII.1969

Wysokość: 1 521 m
R. Smith — USA — 2.IX.1968

Prędkość: 138,46 km/h
D. Willcughby — USA — 21.VI.1969

Odległość w obwodzie zamkniętym: 201 km
W. Kaiser — NRF — 5.VII.1969

Klasa F3C (śmigłowce zdalnie kierowane)
Długotrwałość: 5 min. 65 s.
J. Burkham — USA — 18.V.1969

Poniżej drukujemy fragment wspomnień ppłka Romana Brzozowskiego. Autor biograficznej, frontowej opowieści „Pierwszy strącony" służył w czasie minionej wojny w 15 pułku artylerii przeciwlotniczej, który wchodził w skład 1 dywizji artylerii przeciwlotniczej. 15 pułk art. plot. rozpoczął działalność bojową na przyczółku warecko-magnuszewskim. I o tym właśnie mówi publikowany fragment wspomnień ppłka Romana Brzozowskiego. W Centralnym Archiwum Wojskowym zachowały się dokumenty, stwierdzające, iż fakt strącenia przez 15 pułk niemieckiego samolotu potwierdzili lotnicy radzieccy, którzy akurat wykonywali loty nad rejonem przeprawy.

Odnotować również warto, iż autor wspomnień w okresie późniejszym dowodził grupą przeciwlotników, którzy 7 marca 1945 wzięli do niewoli dowódcę hitlerowskiej dywizji „Bärwalde", generała Wilhelma von Rithel Reithla, wraz z grupą siedmiu oficerów sztabowych, dwudziestu podoficerów i szeregowców. Wśród oficerów tej dywizji wziętych do niewoli byli między innymi: kwatermistrz major Zalender oraz adiutant generała von Reithla — oberleutnant Mainck.

15 pułk artylerii przeciwlotniczej miał w dniu zakończenia wojny na swoim koncie 32 zestrzelone samoloty niemieckie. Ostatni samolot z czarnym krzyżem przeciwlotnicy 15 pułku strącili 29 kwietnia 1945 roku — akurat w dniu, kiedy jednostka ta w warunkach frontowych obchodziła swoje święto.

Ppłk. Roman Brzozowski (na zdjęciu obok) jest autorem książki „Biała kuna", która ukazała się w 1964 roku nakładem „Naszej Księgarni". Tomik ten jest zbiorem opowieści myśliwskich. **(RK)**

Pierwszy strącony

WIECZOREM 8 sierpnia 1944 roku duże grupy Heinkli-111 wykonały zmasowane uderzenie bombowe na mosty. Kiedy zwalały swój ładunek, spod Garwolina wyglądało to jak błyski nadciągającej burzy i odgłos przeciągłego grzmotu. Za Heinklami przeskoczyły linię frontu eskadry Junkersów. Ich zadaniem było powstrzymanie kolumn podchodzących z głębi w stronę rzeki.

... Lato było w pełni. Na polach uwijali się ludzie, dźwięczały kosy, furczały sierpy. Pierwsze żniwa w wyzwolonej ojczyźnie, opóźnione działaniami wojennymi, przebiegały w pośpiechu, z doskoku. Zmierzwione kopytami końskimi i kołami samochodów zboże sypało się na pniu.

Zapadał wieczór. Nagrzane powietrze stało nieruchome pod jasnym jeszcze niebem, jak pod kloszem. Nad drogami, po przejściu kolumn długo wisiał kurz gęstym tumanem. Klucz sztukasów nadleciał spod słońca, znurkował ostro i obłożył bombami kolumnę pontonów. Saperzy znikli w kłębach dymu i kurzu, poprzetykanych jaskrawym płomieniem wybuchów.

Widziałem w lornetce, jak grzyby po eksplozjach osiadają wolno, szybko zaś rozpalają się samochody niczym smolne pochodnie. Junkersy odskoczyły nad las, zatoczyły krąg i poszły wprost na baterię.

Bateria była przygotowana do strzelania z kół. Po dwóch żołnierzy z obsługi jechało na platformach. W ruchu wyskoczyłem z szoferki. Stasiek Owad przyhamował tak gwałtownie, aż skrzynka z amunicją spadła z platformy. Samoloty zataczając krąg zachodziły kolumnę od czoła. Wskoczyłem na siodełko drugiego numeru obsługi. Świat zmalał dla mnie do obrazu widzianego w małym prostokącie przeziernika. Na pierwszym planie był kadłub, rozkraczone podwozie, czarne krzyże na skrzydłach. Potem obraz zmniejszył się jeszcze bardziej. Pozostały tylko dwa bliźniacze czerwone płomyki migocące na dziobie. Samolot szedł w dół, potem poderwał się w górę. Lufa stuknęła o ogranicznik kąta podniesienia. Spocone dłonie ześlizgnęły się z uchwytów pokręteł. Dzwoniło w uszach. Junkersy znikły, a spod białego obłoku pomknęła za nimi para ostronosych Jaków. Świadomość wracała powoli. Rytm serca słabł, wyrównał się oddech. Odgłosy zewnętrzne zwielokrotniły się. Uszy wyraźnie przyjęły cichy trzask rozładowywacza w ręku Janka Śliwińskiego i szybki, gwiżdżący oddech. Przepióry, cierpiącego na astmę; przed chwilą nie słyszały nawet armatniego huku.

Wokół platformy dymiły wystrzelone łuski, a dalej w przodzie na skraju szosy leżał Rylski z plutonu dowodzenia i charczał jak żar zalewany wodą.

Biała linia odpryśniętego serią cekaemu z kocich łbów kamienia biegła do niego i za nim. Kończyła się na rozłupanym pniu przydrożnego drzewa. Rylski był ranny. Dwie kule przebiły mu udo i strzaskały kość. Charczał, choć nie czuł jeszcze bólu. Był w szoku. Iwanow klęczał nad nim, rwał drelich spodni i tamował krwotok.

Straty baterii nie skończyły się na tym. W trzecim działonie Humenny dostał rykoszetem w bark. Seria z cekaemu trafiła w tarczę osłonową i zrykoszetowała, rozbijając korpus opornika. Steol wyciekał na odciążacze długimi soplami i powiewał na wietrze niby pasma tłustych pozlepianych włosów.

Rannych zabrała sanitarka 17 pułku naszej dywizji. Słońce zapadło za rzadki sosnowy las. Niebo na zachodzie przybrało barwę nasturcji. Panachida zebrał łuski i wrzucił na samochód. Razem z Malinowskim przywiązaliśmy nową skrzynkę amunicji do platformy. Bateria ruszyła.

Tarcza słoneczna, pozbawiona promieni, podobna do księżyca, patrzyła zza pni rzadko stojących sosen jak przez szeroko rozstawione palce. Wjeżdżaliśmy w las. Tuż za rowem zobaczyłem dwa urodziwe prawdziwki. Przeprowadziłem je wzrokiem. Przypomniały mi szczęśliwe dni dzieciństwa.

Późną nocą zatrzymaliśmy się w gęstym, karłowatym sośniaku. Las zatłoczony był artylerią, piechotą, czołgami. Na każdej przesiece wozy stały w kilku rzędach.

Karkul wydawał zupę i chleb. Zupa była przydymiona, śmierdziała spaleniznę. Rozsiadamy się na gorącym jeszcze od żaru słonecznego igliwiu i jemy łapczywie.

W lesie jest duszno. Wszystko, czego się dotknąć, jest suche i ciepłe. Stare szyszki, igliwie, gałązki i kora na pniach łuszczy się w palcach i kruszy na popiół.

Podobno mamy tu stać do rana. Na zachodzie grzmią wybuchy. Gdy eksplozje cichną w rowie, słychać nieśmiałe cykanie koników polnych. Grzmoty nasilają się i słabną, a przy każdej głośniejszej detonacji Panachida powtarza:

— Tonówka.

Na polecenie Kirejewa przykrywamy samochody i armaty gałęziami. Od godziny dwudziestej zero zero może prowadzić ogień tylko bateria dyżurna.

Wyznaczyłem wartę przy wozie i już miałem zamiar ułożyć się pod drzewkiem do snu, gdy zauważyłem, że w lesie robi się jasno. Wszyscy na raz spojrzeliśmy w niebo. Nad lasem wisiały trzy jasno świecące punkty. Roniły smoliste iskry i powoli opadały ku ziemi. Nastała chwila ciszy, nawet koniki polne ucichły w rowie i wtedy usłyszałem gdzieś wysoko na niebie jednostajne basowe dudnienie ciężkiego bombowca. Za lasem błysnęło kilka białych smug reflektorów. Powoli orały kopułę nieba i nagle jeden promień rozświetlił jaśniejszy punkt na niebie. Minął go, zawahał się, wrócił, liznął i znów chybił. Ale już dwa inne rozłupały na ukos ciemność nocy i po smudze pierwszego macały swoimi sztyletami coraz wyżej i wyżej. Na szczycie utworzonego stożka wykwitła świecąca sylwetka samolotu. Za lasem dwie bateryjne salwy średniego kalibru huknęły jedna po drugiej. Potem wystrzały armatnie zlały się w basowe stękanie pojedynczych dział. Wokół samolotu wykwitły czarne pióropusze rozprysków.

Tymczasem nad lasem zapalały się coraz to nowe bomby oświetlające. Szum silników dochodził z kilku kierunków. Nagle łoskot piekielny przewalił się nad drzewami, błysnęło krwawo i reflektory zgasły.

Las zaroił się od cieni. Jedne biegły do samochodów, inne od samochodów, obijając się o drzewa, uciekały gdzieś nie wiadomo dokąd...

— Spakojno, rebiata — usłyszałem głos Kirejewa. Szedł z Kaszyrskim i Jasińskim wzdłuż kolumny. Uderzał rytmicznie leszczynowym kijem o cholewę buta i wołał donośnie:

— Spakojno, rebiata! Łażytieś w kanawy!

Bomby oświetlające opadały coraz niżej. W lesie robiło się coraz widniej. W ogólnej bieganinie jakiś żołnierz wpadł na Kirajewa. Dowódca baterii zdzielił go kijem przez łeb — co widać poskutkowało, bo żołnierz bąknął — przepraszam — i zaległ w rowie. Dowódca baterii szedł dalej, powtarzając donośnie:

— Spakojno, rebiata!

Nad lasem wisiało kilkanaście bomb i krążyło kilka samolotów. Szukały skupiska wojsk. Macały na ślepo bombami. Od czasu do czasu pluły z cekaemów i wtedy gałązki sosnowe sypały się gęstym deszczem na ziemię. Kule sucho stukały o pnie. A las milczał. Dopóki słyszałem głos Kirejewa było mi raźniej, ale potem głos jego zgubił się w huku i warkocie. Strach lepkimi mackami oplatał mi mózg. Rozpływał się po wszystkich nerwach jak zimny, zielonkawy, ciekły czad. Obok mnie na dnie rowu leżał Janek. Też pewnie bał się, bo drżał jak w febrze.

Samolot oddalał się. Serie cekaemu głuchły. Uniosłem głowę.

Co to...? Jakiś cień czarniejszy niż noc zamajaczył nad lasem. Rozpłynął się w mroku, zamajaczył znowu. Jest...! Zbliża się...! Rośnie...! Z mózgu uciekły wszystkie myśli — została tylko jedna — uciekać! Już uniosłem się na rękach. Już miałem skoczyć w las, gdy czyjaś silna dłoń przycisnęła mój kark do ziemi. Stary Śliwiński — ojciec Janka — trzymał mnie mocno za kołnierz i krzyknął do ucha:

— Nie trzeba!

Noc przeorana nagłym oślepiającym błyskiem rozstąpiła się. Jasność uderzyła w niebo i chlusnęła w twarz. Ziemia stęknęła pod ciosem i ktoś zaczął wołać rozpaczliwie:

— Ra-tun-ku...!

...Ruszamy o świcie. Niebo jest ciche. Nad lasem wisi mgła. Za nami na szosie pozostaje spalony ciągnik trzeciego działa. Tęczowo szklą się rozpryśnięte szyby kabiny. W przydrożnym rowie leżą zwłoki Kołaty i Motyki, podobne do szmacianych kukieł.

Mijamy pozostawione na drodze pontony, połamane wozy, spalone samochody i trupy końskie. Szosa prowadzi przez las. Jest kręta jak koryto rzeki szukającej ujścia na równinie. Za lasem pali się wieś. Pożar huczy, ryczy, grzmi. Targane wiatrem, wysoko w górę lecą snopki słomianego poszycia dachów. Pożar wyje wściekłością.

Kirejew zatrzymuje kolumnę. Szuka objazdu. W rowie przy szosie stoi zgarbiony chłop. Ma rozerwaną na piersiach koszulę, usmoloną twarz i zmierzwione siwe włosy. Patrzy na nas mętnym spojrzeniem i drżącym starczym głosem mówi:

— A oni gadali, że nie ma polskich żołnierzów...
Skręcamy w opłotki, na nawietrzną stronę. Piach skwierczy i miele się pod kołami. W wiśniowym sadzie liście na drzewach poskręcały się od gorąca. Owoce są pomarszczone i suche. Między opłotkami stoi kobieta. Ręce drapieżnym ruchem wpiła w rozczochrane włosy. Usta ma szeroko otwarte.

Po jakimś czasie dopiero dotarło do mojej świadomości, że ona krzyczy.

— Ludzie, ludzie! — kobieta to pochyla się naprzód, to odrzuca w tył głowę i wyje jednostajnie, ochryple, jak zwierzę.

W polu za sadem siedzi na miedzy czarny kundel. Podniósł łeb do góry i także wyje. Żałośliwie, przeciągle.

Duet ten przenika mnie do głębi, jątrzy do żywego, niby palec gmerający uporczywie we wnętrzu głębokiej rany. Z bólu rodzi się chęć zemsty. Chcę dożyć do czasu, gdy pójdziemy przez ich kraj, przez ich wsie i miasta...

Wyjeżdżamy znowu na szosę i mostek. W poprzek drogi biegnie wilgotny rów pełen niezapominajek i kaczeńców. Pachnie miętą. Nad rowem unoszą się roje świtezianek. Boleśnie uświadamiam sobie, że obraz ten zupełnie nie pasuje do tych, które pozostały za nami.

Na skrzyżowaniu dróg stoi radziecka „regulirowszczyca". Chorągiewki trzyma pod pachą i z lubością przygląda się w lusterku.

— Baba to zawsze baba — mruczy Owad.
Na przydrożnym drzewie siedzą wrony. Otwierają dzioby, żeby krakać, ale nie kraczą.

Puste dotychczas drogi zaczynają mrowić się wojskiem. Z lasów i przylasków, z jarów i kotlin wypełzają kolumny. Jak rozpierzchłe stado kuropatw po ataku jastrzębia zbiera się w gromadę, tak kompanie zbierają się teraz w bataliony, bataliony w pułki i żywa rzeka cieknie na zachód.

...Dla oficerów sztabu pułku zielone pola i lasy są terenem. Teren dla nich dzieli się na wzgórza i doliny. Wzgórza mają swoje numery, albo są bezimienne. Doliny leżą w martwym polu, albo w polu obserwacji nieprzyjaciela. Teren może leżeć na kierunku głównego uderzenie lub pomocniczego, na przyczółku lub w głębi obrony, może być pokryty, pocięty, dostępny lub jeszcze jakiś inny.

Dla nas teren to ziemia błotnista, piaszczysta lub sucha, to wsie lub zgliszcza po nich. My jesteśmy jak ślepe kocięta; nawet nie wiemy dokąd jedziemy. Nas wiozą, w przód lub w tył. Nie wiemy, które drogi są rokadowe, a które dofrontowe. Ale wszystkie drogi znaczymy trupami kolegów.

Dla nich — każde stanowisko ogniowe jest dobre, jeżeli ma ostrzał poziomy w granicach trzystu sześćdziesięciu stopni, kąt zakrycia od zera do pięćdziesięciu stopni, a głębokość ukrycia piętnaście metrów. Dla nas — każde stanowisko ogniowe jest dobre, na które nie padają pociski artyleryjskie i bomby lotnicze, na którym wydawana będzie zupa.

Współrzędne nowego stanowiska ogniowego naszej baterii przecinały się na szczycie bezimiennego wzgórza, a raczej skarpy stromo obrywającej się w stronę Wisły. To stanowisko ogniowe punktem na mapie wyznaczył sam dowódca pułku. Szczyt wzgórza panował nad okolicą. Stwarzał dobre warunki obserwacji i prowadzenia ognia. Z której strony nie zbliżałyby się do mostu samoloty, musiały wejść w strefę zasięgu ognia baterii.

Z tego stanowiska ogniowego skutecznie można było osłaniać przeprawę — a to było najważniejsze. Jak długo wytrzyma bateria na tym bezimiennym wzgórzu, jak wielkie poniesie straty — jest sprawą drugorzędną. Bo gdyby przestał istnieć most — przestanie istnieć przyczółek. Gdy zaś przestanie istnieć przyczółek — strata jednej baterii będzie drobnostką. Każdy szeregowiec jest krótkowzroczny. Dla niego liczy się tylko dzień dzisiejszy. Gdyby dano nam do wyboru ocalenie mostu lub własnej skóry, wybralibyśmy tę drugą możliwość. Ale dowódca pułku myśli inaczej. Dla niego jesteśmy jednym z zębatych kół wprzężonych w machinę. O obciążeniu przekładni nie on decyduje, lecz sytuacja. A jeśli to zębate koło nie wytrzyma obciążenia? Jeśli jest z dobrej stali, to wytrzyma.

Pochyłość była stroma. Studebaker tracił rozpęd nabrany przed wjazdem na wzgórze. Owad włączył już najniższy bieg. Teraz silnik, wyjąc na wysokich obrotach, centymetr po centymetrze wdrapywał się po zboczu ciągnąc za sobą armatę. Koła, nie znajdując trwałego oparcia w sypkich wydmach, buksowały co chwila. Osiem par rąk przyklejało się do burt, osiem par nóg zapierało się w ziemię, napinały się mięśnie, nabrzmiewały żyły, występował pot i Studebaker drżąc cały znowu centymetr po centymetrze mozolnie gramolił się pod górę, aż wreszcie wyciągnął armatę na szczyt.

Działo przeciwlotnicze w akcji.

Ze wzgórza widać przeprawę jak na dłoni. Panuje tam zgiełk szybkiej, gorączkowej pracy. Przed kwadransem wybuch bomby zniszczył kilka pontonów. Przy przeciwległym brzegu most urywa się i widać ciemną toń wody, ale już saperzy napierając na wiosła dostawiają nowe pontony. Słychać skrzyp desek, zgrzyt żelaza, werbel młotków, krzyki, nawoływania przekleństwa.

Na obu brzegach jak zagrodzona tamą woda zbiera się, rośnie, rozlewa coraz szerzej masa ludzi, koni, wozów i sprzętu. Kolumny — jak olbrzymie łapy pająka leżą na sieci dróg. Przeprawa jest jego sercem. Serce to na chwilę przestało bić i pająk prężyło się i podkula łapy w agonii.

Do wjazdu na most od wschodniej strony przepycha się kolumna czołgów. Porykując silnikami maszyny wrzynają się w ciżbę, roztrącają ludzi, płoszą konie, łamią wozy. Po przeciwległym brzegu niecierpliwie czeka na przeprawę kolumna rannych ewakuowanych z przyczółka. W lornetce wyraźnie widać białe chałaty lekarzy i zatłoczone rannymi furmanki. Lżej ranni przyszli piechotą. Cała ich grupa majaczy białymi plamami bandaży.

Kto pójdzie pierwszy? Czołgi czy ranni? Saperzy dostawiają już ostatni ponton. Jeszcze chwila i komendant przeprawy podnosi rękę w stronę czołgów. Silniki ryczą, most przysłania niebieski dym spalin. W kolumnie rannych powstaje zamieszanie.

A jednak pierwsze poszły czołgi! W machinie wojennej stanowią ważniejszy element od rannych. Poszły pierwsze i dlatego, żeby mniej rannych napływało z przyczółka. Takie są prawa wojny. Za czołgami poszła artyleria, kolumna wyładowanych amunicją Zisów i cysterny z benzyną. Na prawy brzeg Wisły pierwsi przedostali się skrajem mostu, pieszo, lżej ranni. Rozsiewali niepokojące wieści o przerwaniu frontu, o setkach „Tygrysów" i „Panter", o piekle i stosach trupów, o końcu świata.

Z tyłu za baterią w jarze porośniętym krzakami zainstalował sie jakiś szpital czy punkt opatrunkowy. W krzaki te wjeżdżały furmanki z rannymi. Stamtąd dolatywały do nas szarpiące nerwy odgłosy.

— Jezus Maria! Mamo! O Jezus Maria! — krzyczał ktoś piskliwym głosem. Potem nastąpiła cisza, słychać było łkanie, płacz czy śmiech i znowu ktoś zawołał: — O, Matko Boska!

Wokół furmanek kręcą się sanitariuszki. Na pozór wyglądają delikatnie. Ręce mają wątłe jak rączki dziecka, ale gdy przypatrzyłem się im bliżej, widać było, że ręce te są żylaste i muskularne. Wszystkie były wzrostu wyżej niż średniego. Włosy gładko przyczesane. Niektóre miały ścięte krótko jak u chłopca, inne spięte na karku.

Na przeprawie wyje syrena. Po obu brzegach panika. Mrowie ludzkie rozpełza się, rozłazi, niknie. Woźnice kolumny taboru okładając konie galopują po moście. Kogoś zepchnięto do wody. Ktoś krzyczy...

Klucz Junkersów idzie od słońca. Widzę podgięte w górę płaty i rozkraczone podwozia.
— Dlaczego Paluch nie ogłasza alarmu...

— Obsługa na działo!

Twarze Przepióry i Budnego są poważne i skupione, nie ma w nich ani zapału, ani strachu, ani żalu.

Komendy Kirejewa dochodzą do nas jakby z olbrzymiej odległości. Właściwie nie słyszę ich, ale czuję. Gdy siedzę na siodełku drugiego numeru i widzę cel, wszystko wokół przestaje istnieć. Przestaję się nawet bać. Pozostaję sam z krzyżem przeziernika, pedałem ognia i sylwetką celu.

Junkersy zmieniają szyk. Formują ciąg. Zmieniają kurs, jakby miały zamiar ominąć przeprawę, ale znamy już ich taktykę. To jest jedna z oznak, że będą bombardowały z lotu nurkowego. Są ciągle jeszcze poza zasięgiem ognia. Jakaś bateria spod Wilgi już bije do nich. Za chwilę odzywa się druga zza Wisły. Czerwone koraliki pocisków biegną w górę. Wydaje mi się, że biegną zbyt powoli, aby mogły dojść celu.

— Szybkość sto dwadzieścia — dwadzieścia — słyszę komendę Kirejewa.

Przez chwilę dziwię się, dlaczego dwadzieścia, ale w następnym momencie już rozumiem. Dowódca wie, że dostaniemy ich na krótką metę.

Gdy pierwszy samolot zrównał się z przedłużeniem osi mostu, pilot poderwał maszynę jakby przeskakiwał niewidoczną przeszkodę i wyjąc piekielnie runął w dół przez skrzydło. Pozostałe maszyny kolejno nurkowały za nim. Cel wolno wchodził w przecięcie siatki przeziernika. Sylwetka rosła. Malinowski spóźniał się z obrotem pokrętła kierunku i cel ciągle wymykał się z krzyża. Wrzasnąłem na niego.

Własny głos wydał mi się obcy, piszczący. Przepuściłem pierwszy samolot. Drugi schodził w krąg dwudziestutysięcznych. Zobaczyłem, a raczej poczułem, że pozostałe armaty baterii już strzelają. Na dziobie samolotu zamigotały płomyki ognia jego kaemów. Silnik Junkersa znalazł się wreszcie w miejscu, gdzie zbiegają się pionowe i poziome linie siatki przeziernika, tworząc mały prześwit.

Teraz — pomyślałem... I nacisnąłem pedał. Armatą zaczęło rzucać jak samochodem na sfalowanym asfalcie. Z lufy trysnęła długa seria.

Sekunda, druga, trzecia, jak wieczność...

Trasy pocisków sięgnęły skrzydeł niemieckiej maszyny. Przywarły do niej. Otoczyły ją. Po skrzydłach i kadłubie zaczęły skakać błyski. W tej samej chwili zgasły jego kaemy. Widziałem wyraźnie jak Niemiec zwichnął linię lotu. Wydarł się w górę na prawo. Widziałem od samego początku jak zaczął ciągnąć za sobą warkocz czarnego dymu i z pół beczki runął w dół.

Serce miałem w gardle. Pod powiekami łaskotały łzy. A więc to tak...!!!
Ciąg Junkersów rozprzęgł się. Dwa zrobiły unik w lewo, ostatni zmniejszył kąt nurkowania, wyrzucił bomby w wodę daleko od mostu. Pierwszy tylko dokończył celowania na kursie bojowym. Jego bomby wyrzucały w górę fontanny wody tuż przy moście, ale go nie uszkodziły. Dowódca klucza wyprowadził samolot nisko nad ziemię. Odprowadzała go gęsta wiązka pocisków plutonu kompanii DSzK stojącego tuż przy moście. Widziałem jak celowniczowie wyprostowani przy tylcach stopniowo uginają kolana, kulą się unosząc lufy za samolotem coraz wyżej.

Czuję radość tak wielką, że chce mi się krzyczeć, wołać, chwalić, dzielić z kimkolwiek swoim szczęściem. Janek całuje się z Panachidą. Malinowski szaleje w dzikim tańcu wokół armaty. Podrzuca czapkę w górę. Na chudych, zapadniętych policzkach ma ceglane wypieki.

Zemsta jest rozkoszą nie tylko bogów!

ROMAN BRZOZOWSKI

SAMOLOTY W LOTNICTWIE POLSKIM

MORANE SAULNIER MS-30E1

W pierwszych miesiącach po zakończeniu I Wojny Światowej organizujące się lotnictwo polskie nie dysponowało jeszcze dostateczną bazą szkoleniową, a sam system szkolenia obsługi naziemnej, personelu latającego i kompletowania załóg bojowych był w kraju nieskoordynowany. W tej sytuacji wiosną 1919 r. dowództwo Armii Polskiej, utworzonej we Francji podjęło z dowództwem francuskim rozmowy w celu uzyskania całkowicie wyposażonej (w sprzęt i zaplecze techniczne) szkoły pilotów, która miała rozpocząć swoją działalność po powrocie do Polski. Wobec przychylnego stanowiska francuskiego — popartego przekazaniem grupy instruktorów, techników i mechaników oraz 50 samolotów szkolno-treningowych (w tym 5 Morane MS-30) — już 12 maja 1919 r. skład osobowy tzw. „Francuskiej Szkoły Pilotów" przybył do Polski. Szkoła ta (dowódca mjr Mauger de Verennes) rozpoczęła działalność na lotnisku Mokotów w Warszawie. Obowiązki zastępcy dowódcy szkoły objął kpt. pil. S. Baranowski. Po spolonizowaniu szkoły i przekazaniu jej majątku pod zarząd polski, 15 lutego 1920 r. przemianowano ją na Niższą Szkołę Pilotów. Szkoła dysponowała samolotami MS-30E1, Nieuport-17 i Caudron. Na początku 1920 r. lotnictwo polskie otrzymało z Francji jeszcze 15 samolotów MS-30E1, w tym samoloty wersji myśliwskiej — rozpoznawczej i szkolno-treningowej. Samoloty szkolne (tzw. „Rouleury") charakteryzowały się bardzo małą rozpiętością płata, co nie pozwalało na start nawet przy maksymalnej prędkości rozbiegu. Były to samoloty dla uczniów do tzw. „latania po ziemi" (rolowanie).

Samolot MS-30 był projektu inż. L. Morane'a z 1917 r. Samoloty MS-30E1 (poza lotnictwem francuskim) weszły w większej ilości do uzbrojenia i szkolenia lotnictwa amerykańskiego, angielskiego i polskiego. Jednosilnikowy, jednomiejscowy myśliwsko-rozpoznawczy i szkolno-treningowy górnopłat zastrzałowy (układ „parasol") konstrukcji drewnianej. Napęd, w zależności od wersji, silnikiem gwiazdowym Gnome Mono (160 KM) lub wirującym Le Rhone (120 KM). Uzbrojenie: 1—2 zsynchronizowane k. masz. Vickers kal. 7,9 mm. W służbie polskiej samoloty MS-30E1 przetrwały do 1934 r.

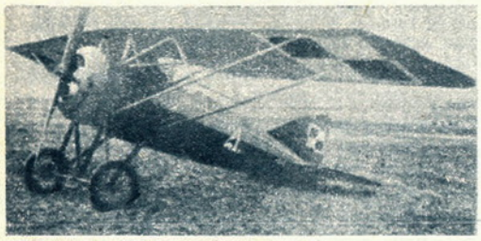
DANE TECHNICZNE

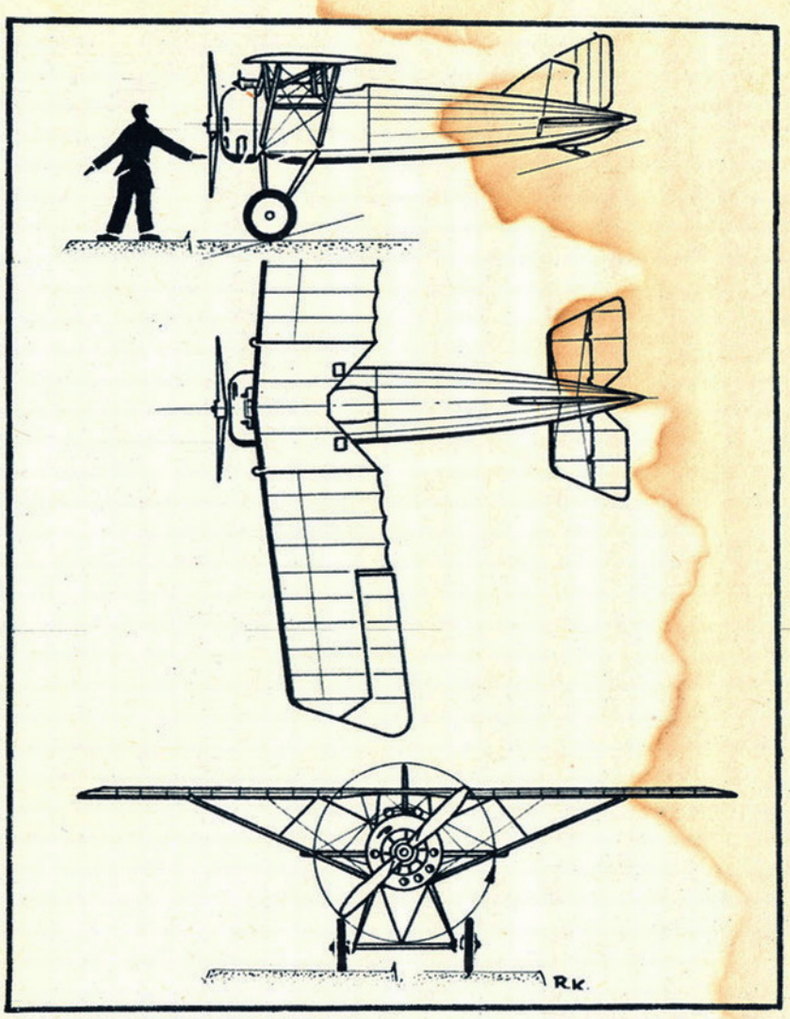
Wymiary: Rozpiętość — 8,75 m (lub 8,30 m), długość — 5,65 m, wysokość — 2,68 m, pow. nośna — 13,5 m².

Ciężary: Ciężar własny — 420 kg, ciężar całkowity — 660 kg.

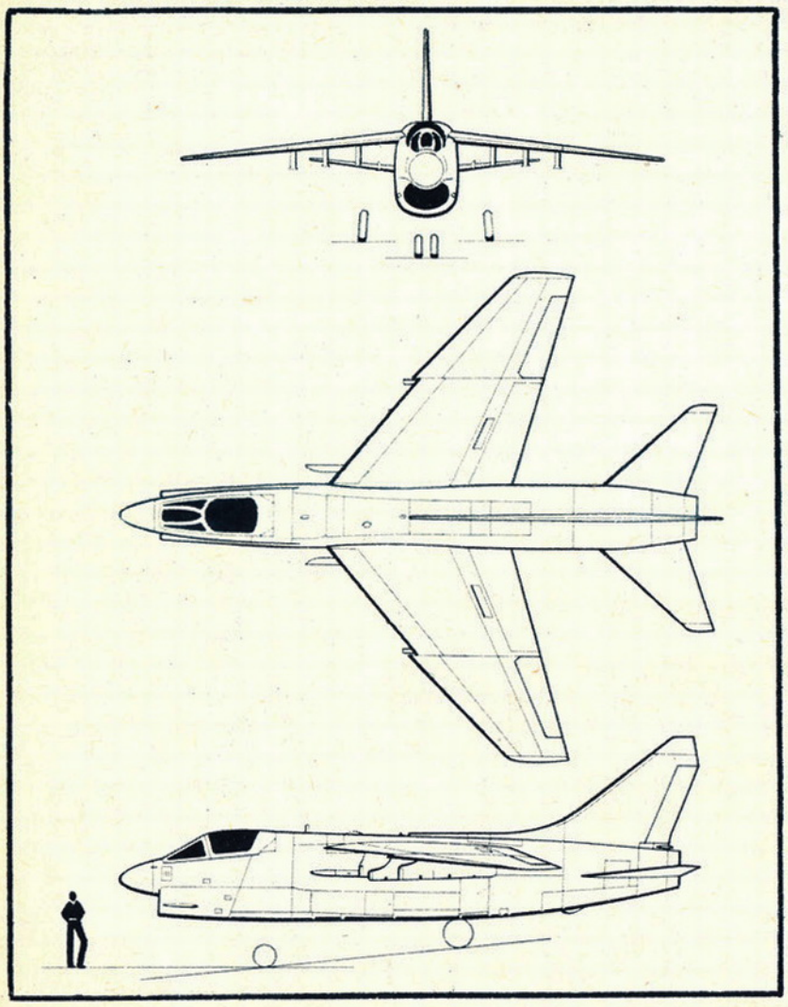
Osiągi: Prędkość max. — 210 km/h, prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość min. — 65 km/h, pułap — 7000 m, zasięg — 380 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



LTV A-7 „CORSAIR—II"

W początkach lat 60 marynarka wojenna USA ogłosiła konkurs na lekki odrzutowy samolot szturmowy do startu i lądowania na lotniskowcach, który mógłby być następcą samolotu Douglas „Skyhawk". W 1964 r. podano, że zwyciężyła wytwórnia Ling-Temco-Vought (LTV) projektem samolotu „Corsair-II". Łączna liczba zamówionych samolotów różnych wersji (A-7A, B, C, D i E) przekroczyła 1 000 sztuk. „Corsair'y" są szeroko stosowane w „brudnej wojnie" w Wietnamie. Mogą one operować w głębi lądu w promieniu do 1 100 km od lotniskowca. Samolot może być używany również z lotnisk stałych (wersja A-7D została zamówiona przez lotnictwo lądowe).

„Corsair-II" przypomina zarówno kształtem jak i konstrukcją naddźwiękowy myśliwiec F-8 „Crusader". „Corsair-II" jest 1-miejscowym, 1-silnikowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Płat wyróżnia się umiarkowanym skosem, ujemnym wzniosem i uskokiem krawędzi natarcia. Jest wyposażony w ruchome skrzele, klapy i spoilery. Skrajne części skrzydeł składają się do góry do hangarowania. Pod skrzydłami umieszczono 6 wsporników uzbrojenia podwieszanego (o łącznym udźwigu do 6 800 kg).

Kadłub mieści w przedniej części hermetyczną i opancerzoną kabinę pilota. Owiewka otwiera się w górę do tyłu. Usterzenie poziome — płytowe. Podwozie z kołem przednim, wciągane całkowicie w kadłub — zespół przedni dwukołowy.

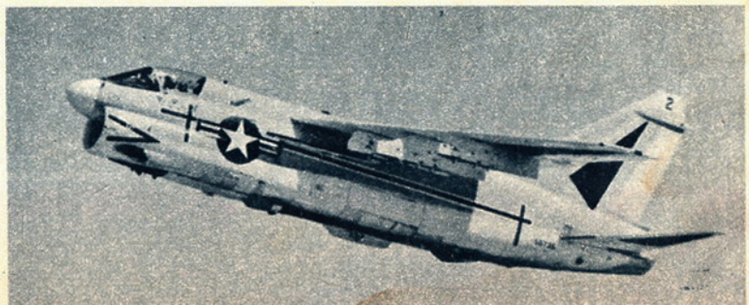
Silnik turbodrzutowy, dwuprzepływowy bez dopalacza TF 30-P-6 o ciągu 5 150 kp. Chwyt powietrza — pod dziobem samolotu. Pojemność wewnętrznych zbiorników paliwa — 5 728 l. Dodatkowo można podwiesić 4 odrzucane zbiorniki po 1 135 l każdy. Uzbrojenie stałe składa się z 2 działek kal. 20 mm. Jako uzbrojenie podwieszone samolot może zabrać 24 bomby po 115 kg, 2 bomby po 900 kg lub odpowiednią liczbę pocisków rakietowych. (JS)

DANE TECHNICZNE:

Wymiary: Rozpiętość — 11,80 (skrzydła złożone — 7,24 m), długość — 14,06 m, wysokość — 4,93 m, pow. nośna — 34,83 m².

Ciężary: Ciężar własny — 7 214 kg, ciężar całkowity — 14 750 kg, ciężar max. do startu z katapulty — 17 235 kg.

Osiągi (wersja szturmowa A-7A): Prędkość max. — 930 km/h, prędkość lądowania — 225 km/h, start na 15 m — 1 790 m, lądowanie znad 15 m — 1 430 m, promień działania — 1 150 km, zasięg max. — 5 405 do 6 600 km.



WYNIKI KONKURSU JUBILEUSZOWEGO

„SKRZYDLATA" PRZY TYM BYŁA

Konkurs jubileuszowy **„Skrzydlata" przy tym była"**, ogłoszony w 1000-nym numerze naszego tygodnika, wzbudził żywe zainteresowanie Czytelników. Wielu z nich, oprócz rozwiązania, przesłało pod adresem zespołu redakcyjnego życzenia z okazji jubileuszu. Serdecznie dziękujemy.

Poniżej podajemy rozwiązanie konkursu oraz listę tych uczestników konkursu, do których uśmiechnęło się szczęście w losowaniu nagród.

ROZWIĄZANIE

1. **Pomnik Lotnika, Warszawa, 1967 r.,**
2. **Stefan Czerwonka;**
3. **Adam Witek, Edward Makula, Jan Wróblewski;**
4. **„Meteor";**
5. **Warszawa, 1969 r.;**
6. **IS-1 „Sęp";**
7. **Mi-2;**
8. **TS-11 „Iskra";**
9. **Tu-134;**
10. **Leszno Wlkp., 1958 r. i 1968 r.**

NAGRODY

- **BEZPŁATNY PRZELOT NA TRASIE WARSZAWA — BUDAPESZT — WARSZAWA**
  Mieczysław Kopeć — Piastów, k. Warszawy, ul. Reja 1, bl. 7 m. 18
  (Nagroda PLL LOT)

★

- **MODEL SZYBOWCA „ZEFIR"**
  Lech Krzysztof Kęsy — Januszewice, pta Opoczno, woj. kieleckie
- **MODEL SZYBOWCA „PIRAT"**
  Włodzimierz Borek — Gdańsk 12, Al. Wojska Polskiego 42/5
- **ZESTAWY MODELARSKIE**
  Bogusław Mitura — Siedlce, ul. Janowska 15
  Maciej Pisarczyk — Sandomierz, ul. Ogrodowa 1
  Stanisław Mielnik — Lubin, ul. Drzymały 11/15
  (Nagrody Aeroklubu PRL)

★

- **ZEGAREK NA RĘKĘ**
  Henryk Stowski — Katowice, ul. Zawadzkiego 56/7
- **WALIZECZKA PODRÓŻNA**
  Joanna Stanowska — Bytom, ul. Ligonia 5/4
  (Nagrody „Air India")

★

- **KALENDARZ ŚCIENNY**
  Jan Kułak — Grodziszcze 21, pow. Świdnica
- **KOMPLETY WIDOKÓWEK Z NRD**
  Przemysław Kędzierski — Pruszków „Ostoja", ul. Dąbrowskiego 13
  Wojciech Chajec — Krosno n. Wisłokiem, ul. Świerczewskiego 32 b
- **PROPORCZYK**
  Tadeusz Zysk — Bydgoszcz 1, ul. Kwiatowa 1/1
- **MAPY TURYSTYCZNE NRD**
  Jan Kołodziejczak — Toruń, ul. Fałata 64/8
  Jerzy Gałas — Piotrków Tryb., ul. Świerczewskiego 36
  Jerzy Malujdy — Wschowa, ul. Lwia 1
  Jadwiga Skoblewska — pta Choroszcz, pow. Białystok
  Teresa Łapok — Piekary Śl. ul. Wojska Polskiego 51
  (Nagrody „Interflugu")

★

- **RADIO TRANZYSTOROWE**
  Juliusz Jundziłł — Gdańsk, ul. Szeroka 82/83 m. 5
- **APARAT FOTOGRAFICZNY**
  Ewa Kotarska — Lublin, ul. Snopkowska 16/27
- **MODELE PLASTYKOWE SAMOLOTÓW**
  Bogusław Kuliś — Pisz, ul. Dworcowa 13
  Tadeusz Politowicz — Włocławek, ul. Starodębska 24 a m. 12
  Marek Renner — Bielsko-Biała, ul. Gersona 2 m. 11
  Ludwik Waniak — Radom, ul. Łączna 21 a
  Elżbieta Kabacińska — Gdynia, ul. Kilińskiego 14 b/7
  Edward Karwowski — Tarczyn — blok Filii POM m. 5 pow. Grójec
  Jerzy Czapnik — Kudowa Zdrój, ul. Fabryczna 6/12
  Stanisław Rychtik — Biała Podlaska, ul. Górna 39
  Janina Listwan — Bolków, ul. Reymonta 9
  Krzysztof Aksiutowicz — Zgorzelec, ul. Kolejowa 1, Internat.
  (Nagrody „Skrzydlatej Polski")

W lotniczej KSIĘGARNI

Henryk Michalski ● KOSMOS I STRATEGIA. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1970, Biblioteka Wiedzy Wojskowej str. 351, cena 35 zł.

Ostatnio na półkach księgarskich ukazała się kolejna książka Henryka Michalskiego pod tytułem „Kosmos i strategia". Tę oryginalną pracę zrodziły problemy, wynikające z możliwości wykorzystania Kosmosu przez siły zbrojne.

Autor po przedstawieniu militarnych zainteresowań Kosmosem państw imperialistycznych, w których podaje przesłanki techniczne i polityczno-strategiczne, porusza z kolei zagadnienie militaryzacji Kosmosu, które dokonuje się wbrew międzynarodowym konwencjom.

W tym miejscu warto przypomnieć, że podpisanie traktatu o denuklearyzacji przestrzeni kosmicznej, potencjalnie tak istotnego dla przyszłych losów świata, ogranicza w poważnym stopniu wyścig zbrojeń w Kosmosie. Ale ani wspomniana rezolucja ONZ z pierwszych lat sześćdziesiątych, ani tekst układu z 1966 roku nie zawierają zakazu produkcji kosmicznych aparatów, które mogą przenosić różne środki rażenia oraz bezwarunkowego zakazu wszelkiej działalności militarnej w Kosmosie.

Stąd też państwa imperialistyczne — nie mając żadnych ograniczeń w tym zakresie — mogą i z pewnością będą rozwijać produkcję różnego rodzaju satelitarnych aparatów wojskowych, oczywiście pod przykrywką programów naukowo-badawczych.

Krótko mówiąc, następuje systematyczna militaryzacja Kosmosu wbrew konwencjom międzynarodowym. Autor podkreśla aktywną rolę Związku Radzieckiego w walce o demilitaryzację i neutralizację Kosmosu. Dużą rolę odgrywa w tym przypadku stanowisko ZSRR i krajów Układu Warszawskiego, w tym także naszego państwa.

Oddzielny temat to amerykański program militaryzacji Kosmosu oraz programy kosmiczne innych państw NATO. Z kolei autor omawia przydatność operacyjną i koncepcje wykorzystania kosmicznych środków zabezpieczających operacje sił zbrojnych na ziemi. Przedstawia więc między innymi: systemy satelitarne rozpoznania i ostrzegania, systemy załogowe, systemy satelitów geodezyjnych, satelitarne systemy łączności, systemy satelitów meteorologicznych, a także rozpoznanie satelitarne w kontekście przygotowania agresji i obrony.

Możliwości i ewentualność uderzeń z Kosmosu dla wsparcia działań zbrojnych na ziemi stwarzają pociski orbitalne, satelity-bomby, pilotowane satelity bombardujące, samoloty powietrzno-kosmiczne. Marzeniem teoretyków wojny satelitarnej jest naturalnie flota pojazdów przestrzennych, zdolnych do samodzielnego startu i sterowanego poruszania się zarówno w powietrzu, jak i w przestrzeni kosmicznej.

Nie mniej ciekawe są poruszone przez autora książki problemy obrony przeciwsatelitarnej. W tym przypadku przedstawiono systemy wykrywania, rozpoznawania i identyfikacji obiektów kosmicznych, systemy aktywnych środków walki, funkcjonowanie obrony przeciwsatelitarnej.

Autor kończy książkę wiele mówiącym rozdziałem: Wojna w przestrzeni kosmicznej — fantazja czy realna rzeczywistość.

Polecamy.

CIĄGÓWKA

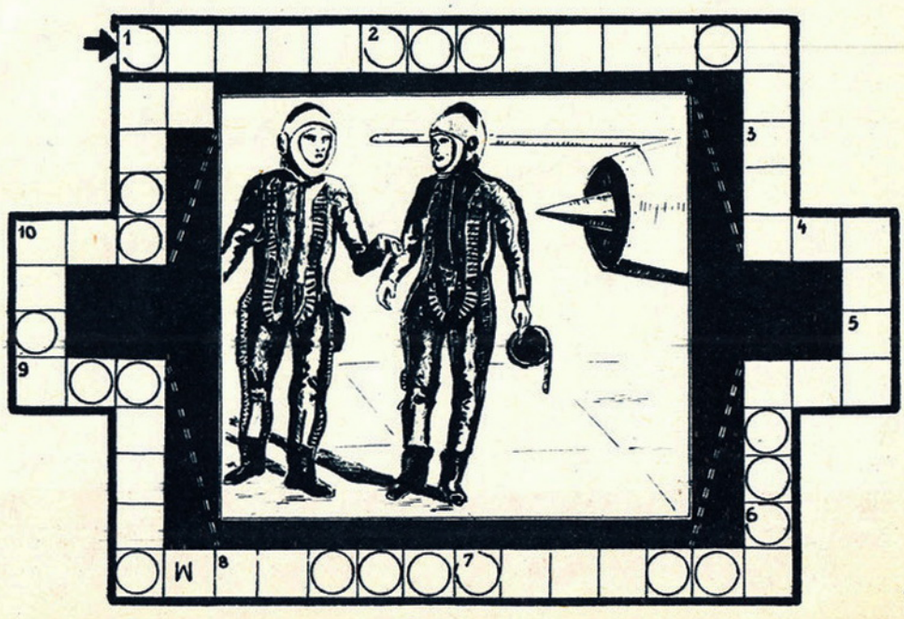
Do podanej figury wpisać wyrazy o poniższych znaczeniach, pamiętając, że ostatnia litera poprzedniego wyrazu stanowi początkową literę wyrazu następnego. Po wpisaniu wszystkich wyrazów litery w polach oznaczonych kółkami dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — opad atmosferyczny; 2 — autor książek: „Vademecum mechanika szybowcowego" oraz „Obsługa samolotów sportowych"; 3 — mityczny lotnik; 4 — czepia się psiego ogona; 5 — autor książki „Opowieść o prawdziwym człowieku"; 6 — typ polskiego szybowca; 7 — amerykański statek kosmiczny używany w czasie wyprawy na Księżyc; 8 — znany pilot radziecki, zwycięzca na Międzynarodowych Zawodach w Akrobacji Samolotowej Krajów Socjalistycznych — (1965 rok), w roku 1966 zdobył drugie miejsce w Samolotowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji w Moskwie; 9 — imię amerykańskiego kosmonauty — Armstronga; 10 — spadochronowy mistrz Polski na 1970 rok.

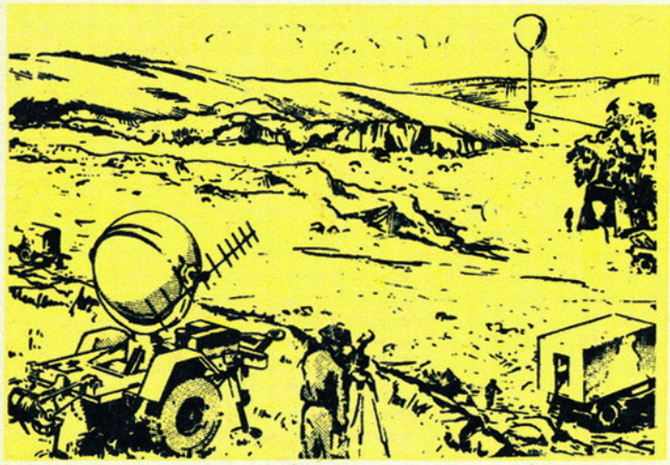
Opracował: **Edward Żyłka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 18 października br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Ciągówka".**



RAKIETA PO ŚWIECIE



METEOROLOG ELEKTRONICZNY

Na rysunku została pokazana przewoźna stacja meteorologiczna dla potrzeb dowódcy baterii artyleryjskiej. System składa się z małej stacji radiolokacyjnej, stacji balonów-sond, mierzących temperaturę powietrza oraz komputera elektronicznego, dostarczającego w ciągu kilku minut danych metorologicznych z rejonu celu.

„OJCIEC" CHIŃSKIEGO SPUTNIKA

Prof. Tsien-Hsue-Shen jest twórcą pierwszego chińskiego sztucznego satelity. Urodził się w Szanghaju w 1912 r. Tytuł inżyniera otrzymał w 1935 r. Stopień doktora uzyskał w Instytucie Technologicznym w Massachusetts w USA. Był pułkownikiem armii amerykańskiej (1945 r.). W 1955 r. powrócił do ChRL. Jest uważany za jednego z najlepszych na świecie specjalistów w dziedzinie techniki rakietowej.

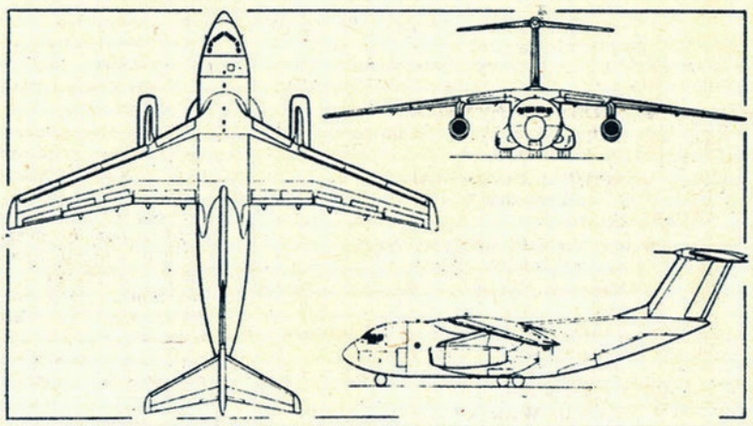
Pierwszy sztuczny satelita ChRL o masie 173 kg wszedł na orbitę eliptyczną 2 384/439 km w dniu 24.IV. 1970 r. Nachylenie orbity — 68,5°, czas obiegu Ziemi — 114 min. Satelita nadawał hymn „Wschód jest czerwony" na częstotliwości radiowej 20,009 MHz.

A oto pierwsze sztuczne satelity innych państw (i ich masy) podane w porządku chronologicznym: ZSRR — „Sputnik-1" (83,6 kg) — 4.X.1957 r., USA — „Explorer 1" (14 kg) — 31.I. 1958 r., Francja — D1A (20 kg) — 17.II. 1966 r., Japonia — „Osumi" (25 kg) — 11.II. 1970 r.

SAMOLOT TRANSPORTOWY

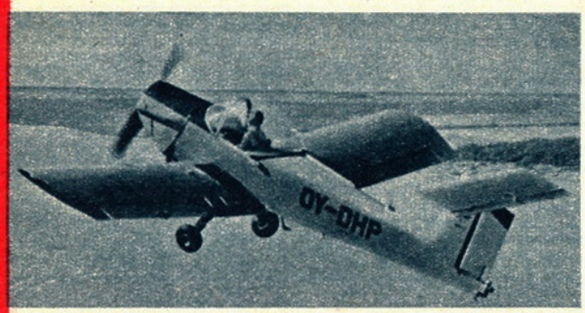
W tym miesiącu ma być oblatany prototyp japońskiego samolotu transportowego XC-1, przeznaczonego dla potrzeb wojskowych. Dwa silniki turboodrzutowe JT8D-9 o ciągu 6 750 kp każdy.

Rozpiętość — 31 m, długość — 29 m, pow. nośna — 120 m². Ciężar własny — 23 tony, ciężar całkowity — 39 do 45 ton, ciężar użyteczny — 8 do 12 ton. Prędkość max. (7 600 m) — 815 km/h, pułap — 12 200 m, zasięg z ładunkiem 8 ton — 1 300 km. Długość startu na przeszkodę 15 m — 950 m, długość lądowania znad przeszkody 15 m — 730 m.



„LATAJĄCA WANNA"

19.III. 1970 r. doświadczalny bezskrzydłowy samolot kosmiczny Martin X—24A wykonał pierwszy lot z napędem rakietowym. Po odczepieniu się na wysokości 12 000 m od samolotu B-52 samolot X—24A wzniósł się z pilotem na wysokość 13 100 m i po 7 min. 15 s. wylądował. Lot z napędem trwał 160 s. Był to 10 lot samolotu doświadczalnego X—24A.



SAMOLOT STUDENCKI

Studenci politechniki w Danii zbudowali samolot holujący szybowce, z silnikiem Lycoming o mocy 200 KM. Samolot o nazwie „Ployt" przechodzi próby. Przewiduje się jego wykorzystanie do prac agrotechnicznych.

Zdjęcia i rysunki: „Aviaexport" (ZSRR), „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Der Flieger".

SAMOLOT PASAŻERSKI TU-134A

Radziecki samolot turboodrzutowy TU-134A jest wersją rozwojową znanego samolotu pasażerskiego Tu-134. Wyróżnia się on zwiększonym ładunkiem handlowym, uproszczoną eksploatacją naziemną i skróconym dobiegiem. W tym celu kadłub samolotu został przedłużony o 2,1 m (zwiększono liczbę miejsc pasażerskich do 76—80 oraz pomieszczenia bagażowe). W tylnej części kadłuba umieszczono pomocniczy zespół energetyczny, uniezależniający instalacje samolotu od zewnętrznych lotniskowych źródeł zasilania. Silniki samolotu zostały wyposażone w urządzenia do odwracania kierunku ciągu. Jest też nowe wyposażenie radionawigacyjne produkcji radzieckiej, odpowiadające wymaganiom międzynarodowym.

Rozpiętość — 29 m, długość 37,1 m, wysokość — 9,1 m, średnica kadłuba — 2,9 m, pow. nośna — 123,7 m², skos płata — 35°. Ciężar całkowity max. — 47 000 kg, ciężar własny — 29 000 kg, ładunek handlowy max. — 8 200 kg. Objętość kabiny pasażerskiej — 68 m³, przedniej komory bagażowej — 4 do 8 m³. Zasięg na wysokości 10 000 m, przy prędkości 750 km/h, z 1-godzinną rezerwą lotu, z ładunkiem handlowym 8 200 kg — 2000 km (z ładunkiem 4 000 kg — 3 500 km). Dobieg — 780 m.

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

LOT NOWINY

NR 105 • PAŹDZIERNIK 1970

Skandynawowie w natarciu

Przyjazdy Skandynawów do Polski są coraz liczniejsze. Ale nie tylko promem do Świnoujścia. Oto na naszym zdjęciu po prawej liczna grupa kibiców ze Szwecji, którzy przylecieli do Polski, by dopingować swoich rodaków startujących w Indywidualnych Mistrzostwach Świata na Żużlu we Wrocławiu.

Na zdjęciu poniżej prezentujemy grupę dziennikarzy fińskich. Przyjechali do Polski, by walory turystyczne naszego kraju przedstawić następnie swoim rodakom. Pani Sonja Tanttu będzie to robić na łamach popularnego tygodnika „Anna", zaś Yrjo Talvio w „Uusi Maailma". Pan Matti Hossa reprezentował natomiast biuro reklamowe „Harman Pojat".

Zainteresowanie jakim cieszy się Konkurs Chopinowski jest powszechnie znane. Wystawa w biurze Wilson Travel ma pokazać Duńczykom jak połączyć fortepian z samolotem...

W INTERESIE LUDZKOŚCI

TYTUŁOWE słowa wypowiedział Sekretarz Generalny ONZ U Thant, mówiąc o jubileuszu Narodów Zjednoczonych i zadaniach na przyszłość. Najobszerniejszą część swego wystąpienia poświęcił sprawom porywania samolotów cywilnych, mówiąc szczegółowo o wszelkich konsekwencjach jakie grożą społeczeństwom całego świata ze strony zamachowców. W konkluzji swego wystąpienia powiedział: „Byłoby dużą pomocą, gdyby wszystkie rządy dokonywały ekstradycji porywaczy bez względu na ich przynależność narodową i powiązania polityczne i stawiały ich przed międzynarodowym trybunałem. Sprawcy powinni być sądzeni w imieniu narodów całego świata, w imieniu wszystkich pasażerów i wszystkich pilotów".

Warto przypomnieć te słowa w momencie, gdy rząd duński odmówił ekstradycji porywaczy polskich samolotów. Prasa codzienna przyniosła sporo informacji o tym, z jakimi poważnymi głosami sprzeciwu spotkała sie ta decyzja w kraju, w którym ją wydano i to ze strony różnych środowisk społeczeństwa duńskiego. Na szczególną uwagę zasługiwało tutaj wystąpienie wybitnego prawnika prof. dr. Alfa Rossa.

Rzecznik Związku Pilotów Duńskich oświadczył m.in., że piloci są rozczarowani tą decyzją, gdyż sądzą, że natychmiastowe odsyłanie porywaczy jest jedynym skutecznym środkiem zapobiegającym tego rodzaju czynom.

Środki zapobiegawcze sa obecnie podejmowane na całym świecie, przez wszystkie linie lotnicze. Na wszystkich lotniskach zaostrzono kontrolę bagaży jak i samych pasażerów. Na wielu lotniskach pasażerom towarzyszą uzbrojeni policjanci, dokonujący bardzo dokładnej rewizji. Prasa nasza publikowała zresztą kilka zdjęć z różnych krajów. Wprowadzone zmiany w odprawie pasażerów także w naszym kraju stanowią również ważny element szerokiej kampanii profilaktycznej, mającej na celu zapobieganie ewentualnym zbrodniczym zamachom przestępców na życie i zdrowie pasażerów i załóg PLL LOT. W aktualnej sytuacji środki te są konieczne i przy współpracy ze strony pasażerów na pewno odniosą spodziewany skutek.

Społeczeństwo musi się bronić przed atakami ludzi lekceważących nie tylko wszelkie normy prawne, ale i życie ludzkie. Bilans uprowadzania samolotów jest tragiczny: w ciągu dwóch lat — 96 śmiertelnych ofiar (według danych Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego na dzień 15 czerwca 1970 r.).

Napływają dalsze komunikaty: na pokładach francuskich linii lotniczych będą pełnić służbę uzbrojeni strażnicy, którzy starać się będą zapobiec uprowadzaniu samolotów przez piratów powietrznych. Strażnicy ci zostali zrekrutowani wśród wyborowych strzelców policji paryskiej.

Pierwsi „strażnicy powietrzni" obejmą służbę w samolotach kursujących na międzynarodowych liniach towarzystwa lotniczego „Air France". Ale tak jest nie tylko we Francji.

Stosowane są także przemyślne urządzenia techniczne, w Szwecji użyte zostaną nawet psy policyjne!

Walka toczy się także o stworzenie odpowiednich międzynarodowych norm prawnych. Tak np. projekt rezolucji amerykańskiej w sprawie walki z piractwem powietrznym wzywa do podjęcia wspólnej akcji w postaci zerwania łączności lotniczej z krajami, które: — przetrzymują porwane samoloty, pasażerów lub załogi; — nie dokonują ekstradycji lub nie karzą osób odpowiedzialnych za porwania.

Dobrym niejako uzupełnieniem tej wiadomości jest informacja o skazaniu w Texasie 29-letniego Josepha Crawforda na 50 lat więzienia za próbę uprowadzenia samolotu.

Jak więc w tej sytuacji patrzeć na wyroki sądów austriackich, a ostatnio NRF, gdzie kary zą takie same czyny wymierzono w miesiącach!

W sprawach, które urosły do jednego z najpoważniejszych problemów światowych, musi zapanować jakaś jednolitość postępowania. Dla jej osiągnięcia rząd meksykański zamierza zgłosić na najbliższym posiedzeniu ICAO projekt międzynarodowej konwencji, która porywanie samolotu z pasażerami traktuje jak przestępstwo międzynarodowe wraz z zasadą „automatycznej i natychmiastowej ekstradycji porywaczy".

Opinia publiczna świata i my w Polsce czekamy z niecierpliwością na takie właśnie rozstrzygnięcia.

Gdański szef R. Domagalski w czasie rozmowy ze swoim zastępcą Wandą Zalewską nawet nie zauważył jak zrobiliśmy to zdjęcie...

Ostrożnie, szkło! Przewóz frachtu to prawie gdańska specjalność. Na naszym zdjęciu ładowacz Edward Sauer.

Grupa ludzi silnych. Drużyna KS „Spójnia" z Gdańska udająca się naszym samolotem do Rzeszowa na indywidualne Mistrzostwa I Ligi w zapasach w stylu klasycznym. W zespole gdańskim spotykamy wicemistrza Europy — E. Wajdę.

MORSKI PORT LOTNICZY

STARY Gdańsk kojarzy się prawie wszystkim wyłącznie z morzem, a jego lotnicze aspiracje i sukcesy — mimo doskonałych stosunków z miejscową prasą, radiem i telewizją — nie są, niestety, powszechnie znane.

Przez wiele lat lotniczą placówką nad morzem kierował doskonały organizator Edward Kolendo, dzisiaj jego miejsce (po wyjeździe na placówkę zagraniczną) zajął mgr Ryszard Domagalski, młody i energiczny człowiek.

— Stawiam przede wszystkim na młodych i zdolnych, znających obce języki ludzi — mówi kierownik gdańskiego oddziału. — Przez nasz port przewija się przecież codziennie wielu cudzoziemców: marynarzy, turystów i handlowców. W okresie lata — nie tylko w okresie Sopockiego Festiwalu — przeżywamy dosłownie oblężenie: 21-22 startów dziennie i prawie 1000 pasażerów! Obecnie mamy 13 lądowań i startów.

Warto jednak pamiętać, że lotnisko we Wrzeszczu zmusza do przestrzegania specjalnie surowych warunków, dyktowanych przez temperaturę powietrza, ciśnienie atmosferyczne i kierunek wiatru. Morskie sąsiedztwo jest przyjemne i atrakcyjne, ale jak zwykle są pewne minusy... A w praktyce oznacza to zmniejszenie ilości przewiezionych pasażerów i frachtu.

Gdy już jesteśmy przy przewozach to odnotujmy, że plan roczny zakłada przewiezienie 120 tys. pasażerów, co stanowi 35% wzrost do roku 1969. Plan ten zostanie na pewno zrealizowany, podobnie jak w zakresie przewozu towarów, który został wykonany już w kwietniu, dzięki akwizycji i dobrej współpracy m. in. z PSK. Ale systematycznie szuka się nowych kontrahentów, by dynamika przewozów stale rosła. W lutym tego roku Gdańsk obchodził małą uroczystość — przewiezienia milionowego pasażera. Na tą okrągłą sumą pracowano 25 lat! A teraz postawiono sobie zadanie: na następny milion będziemy czekać już tylko cztery lata! Śmiałe zamierzenie, ale znając ambicję tych ludzi — na pewno zostanie dotrzymane.

Tutaj najwięcej podpisano umów z biurami turystycznymi, w Gdańsku także sprzedano rekordową ilość biletów na skierowania FWP. Doskonale układa się współpraca ze środowiskiem studenckim, a informacja o lotniczej komunikacji jest częstym gościem na akademickiej antenie. Nic więc dziwnego, że ilość sprzedanych biletów studenckich jest w Gdańsku spora i równocześnie największa w kraju. Są to poważne sukcesy, zwłaszcza gdy dodamy, że Gdańsk jest jedynym oddziałem PLL LOT w Polsce bez własnego biura miejskiego.

Chwalą sobie także pobyt w morskim porcie wszystkie załogi naszych samolotów. Lądujące maszyny cudzoziemskie — czartery i małe samoloty skandynawskich armatorów — też czują się tutaj doskonale.

Oczywiście — mogłoby być jeszcze lepiej, ale ciasnota portu na wiele rzeczy po prostu nie pozwala. Pragną więc w Gdańsku usprawnić przede wszystkim informację foniczną i wizualną dla pasażera. W najbliższym czasie dokonane zostaną także małe przebudowania, ale perspektywa (podobno za 4 lata) budowy nowego portu lotniczego ogranicza je — siłą rzeczy — do niezbędnego minimum. Nowoczesny port ma powstać w odległości 10 km od miasta i już dzisiaj wszyscy cieszą się na myśl o przeprowadzce.

Póki co — ruch w Gdańsku jest olbrzymi. Mimo ograniczeń związanych z lokalizacją lotniska, o czym już pisaliśmy, lotniczy port nad Bałtykiem ma najbardziej rozbudowaną sieć połączeń w kraju. Startują stąd samoloty bezpośrednio do następujących miast: Szczecin Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów i oczywiście Warszawa.

Szef gdańskiego oddziału chodzi na doktoranckie seminarium i zamierza otworzyć w najbliższym okresie przewód doktorski. Specjalista w zakresie żeglugi oceanicznej stał się autentycznym fachowcem lotnictwa i wierzy, że już wkrótce powstanie na Gdańskim Uniwersytecie Katedra Transportu Lotniczego. Bo morze to nie tylko statki — mówi mgr Domagalski.

Ambitnemu kierownikowi pomaga w pracy cały 37-osobowy zespół. Wśród nich na specjalne wyróżnienie zasługują: Wanda Zalewska, zastępca do spraw handlowych (21 lat pracy w PLL LOT), Andrzej Gąsowski, zastępca do spraw technicznych, mgr Sławomira Podhorodecka, Stanisław Bowar — mechanik lotniczy (18 lat pracy w PLL LOT) oraz Bolesław Wróblewski — kierownik zmiany.

Życzymy sympatycznej gdańskiej załodze dalszych sukcesów, by dwukrotnie zdobyte przodownictwo wśród wszystkich oddziałów PLL LOT ułatwiło kolejne zwycięstwo i — używając terminologii sportowej — by puchar pozostał na stałe w Gdańsku!

Pasażerów odlatujących do Warszawy prosimy do samolotu! Grupę odprawionych podróżnych prowadzi Krzysztof Kosiński.

Urszula Maria Milewska, studentka Wydziału Prawa UMK w Toruniu, często korzysta z usług LOTU na trasie Gdańsk — Warszawa. Podobnie jak brać studencka z Trójmiasta, która lubi szybkie podróże.

Lepiej zapytać, ni ż potem spóźnić się na odlot...

PRZYLOTY I ODLOTY

Na tournee po USA i Kanadzie udała się ekipa Teatru Współczesnego z przedstawieniem „Skiz" Gabrieli Zapolskiej. Na naszym zdjęciu popularni aktorzy: Andrzej Łapicki, Barbara Sołtysik, Tadeusz Łomnicki oraz Antonina Gordon-Górecka. Pierwsze depesze mówią o wielkim sukcesie polskich artystów.

Ze Stanów Zjednoczonych powróciła natomiast nasza reprezentacja ciężarowców. W Columbus nasi sztangiści zdobyli 7 medali: 2 złote, 4 srebrne i 1 brązowy. Mistrzów świata witało na lotnisku prawie pół Warszawy!

Waldemar Baszanowski znalazł w Columbus swego pogromcę w osobie Zbigniewa Kaczmarka. Na lotnisku w Warszawie zmajoryzowały go zaś wyraźnie stewardessy: Barbara Biedroń, Grażyna Klejn, Danuta Majewska oraz Anna Malińska. Nie widać wcale, by dwukrotny mistrz olimpijski był tym specjalnie zmartwiony...

O międzynarodowym sukcesie polskiego plakatu z latającym chłopcem pisaliśmy już na naszych łamach. Dzisiaj prezentujemy zdjęcie ze skromnej uroczystości, jaka miała miejsce w Dyrekcji LOTU. Autor plakatu, artysta plastyk Tomasz Rumiński, w rozmowie z zastępcą dyrektora do spraw handlowych PLL LOT mgr M. Hedemannem usprawiedliwia nieobecność swego syna Tomka, który musiał pójść do szkoły. Taki jest czasem niewdzięczny los głównych bohaterów...

Z jednym z laureatów radiowego konkursu rozmawialiśmy po polsku. Hassan Mohamed el Magrabi przyleciał do naszego kraju z Egiptu. Ma 58 lat, a w Polsce czuje się najwyżej na 18! Obiecał nam także przesłać swoje wrażenia z podniebnej podróży do Kairu.

Mecenas Witold Trojanowski z Poznania korzysta z samolotowych podróży już od bardzo dawna. W rozmowie na pokładzie naszego samolotu powiedział nam, że czynił to regularnie już w latach 1927—28!

Na naszych łamach przedstawiamy bardzo często obcych dziennikarzy. Ale przecież nasi ludzie pióra także bardzo często korzystają z samolotów PLL LOT. Oto red. Janusz Zbierajewski z „Przeglądu Technicznego", który jest wielkim entuzjastą komunikacji lotniczej.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT. Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 41 (1005) z dnia 11.X. 1970 roku „Skrzydlatej Polski". Zdjęcia w numerze: M. Kobrzyński.

26 WALNE ZGROMADZENIE IATA

W dniach od 27 do 30 października br. odbędą się w Teheranie obrady 26 Dorocznego Walnego Zgromadzenia IATA. Gospodarzem obrad będą Irańskie Linie Lotnicze (IRAN AIR). W dniu otwarcia dr Gerrit van der Wal, dotychczasowy przewodniczący Zgromadzenia, przekaże władzę generałowi A. M. Khademi, naczelnemu dyrektorowi towarzystwa Iran Air. Obydwaj przewodniczący wygłoszą okolicznościowe przemówienia.

W obradach Zgromadzenia udział weźmie ponad 300 przedstawicieli towarzystw członkowskich, w tym wszyscy dyrektorzy naczelni. Jednym z ciekawszych punktów obrad zgromadzenia teherańskiego będzie dyskusja na temat kłopotów finansowych towarzystw i ich zmagań w walce o równowagę ekonomiczną.

Porządek dzienny Zgromadzenia obejmuje ponadto następujące sprawy: sprawozdanie roczne dyrektora generalnego K. Hammarskjoelda, poprawki do statutu IATA, sprawozdania poszczególnych komitetów oraz wybory nowych członków do komitetu wykonawczego.

★

IATA liczy już 105 członków. Nowym, stowarzyszonym członkiem zostały z dniem 1 września australijskie linie lotnicze East-West Airlines, z siedzibą główną w Tamworth.

FAŁSZERZE BILETÓW

Jak podaje komunikat IATA, po raz pierwszy w historii transportu lotniczego zanotowano fakt sprzedaży fałszywych biletów lotniczych. Wypadki tej nielegalnej działalności stwierdzono w rejonie Pacyfiku i Azji Południowo-Wschodniej, a także w portach łączących Północną Amerykę z Pacyfikiem. Aby zapobiec tym bezprawnym poczynaniom, przynoszącym poważną szkodę przewoźnikom — IATA podjęła kontrakcję, wykorzystując wszystkie dostępne środki w systemie łączności międzynarodowej.

Rzecznik IATA informuje, że znane są już numery seryjne fałszywych biletów, jak również egzemplarze nieprawdziwych dokumentów podróży. Dokładny opis fałszywego biletu wraz z wszelkimi zdobytymi na ten temat informacjami został rozesłany przez IATA do wszystkich przewoźników powietrznych, także do towarzystw nie-członkowskich. Przechwycone ostatnio sfałszowane bilety były łatwe do rozpoznania, wskutek złej jakości papieru i nieczytelnych pewnych partii druku. Jak obliczyli specjaliści w IATA, straty spowodowane wprowadzeniem do obiegu fałszywych biletów mogą wynieść rocznie ok. 6 milionów dolarów. IATA uważa za konieczne kontynuowanie akcji profilaktycznej, polegającej na ostrzeganiu przed nabywaniem biletów lotniczych z bliżej nieznanych źródeł i po cenie niższej od ceny podanej do publicznej wiadomości. Zakup takiego biletu naraża nabywcę nie tylko na zatrzymanie w którymkolwiek z portów lotniczych świata, ale grozi również pociągnięciem do odpowiedzialności karnej.

Odpowiednie służby IATA rozpowszechniają informacje dotyczące sprzedaży skradzionych biletów oraz innych akcji fałszerskich. Numery takich biletów są błyskawicznie przekazywane do towarzystw lotniczych, a same bilety są umieszczane na tzw. „czarnej liście". Często umieszcza się tę listę w komputerowych bankach pamięci, w celu natychmiastowego odszukania przez personel zainteresowanego towarzystwa lotniczego.

Konkurs Polskiego Radia ogłoszony przez Zespół Programu dla Zagranicy — jak co roku — spotkał się z olbrzymim zainteresowaniem. Łącznie nadesłano ponad 36 tysięcy odpowiedzi z 77 krajów! Najwięcej listów nadeszło z Francji. Odpowiedzi świadczyły o dużej znajomości problemów międzynarodowych i Polski. Dla 34 zwycięzców nagrody w postaci 10-dniowej podróży po Polsce ufundowały: PLL LOT, „ORBIS" oraz PEKAES. Na naszym zdjęciu spotkanie laureatów z kierownictwem Polskiego Radia, fundatorami nagród i warszawską prasą.